

3 1761 11554865 3





Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761115548653>

CA1
FN
E 77

Government
Publications

Transport Canada



1988-89 Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1988

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1989-III-48

Canada: \$20.00

ISBN 0-660-53973-X

Other Countries: \$24.00

Price subject to change without notice

1988-89 Estimates

Part III

Transport Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

The Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses which the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89	1-4
B. Use of 1986-87 Authorities	1-8

Section I Program Overview

A. Plans for 1988-89	
1. Highlights	1-10
2. Summary of Financial Requirements	1-14
B. Recent Performance	
1. Highlights	1-18
2. Review of Financial Performance	1-22
C. Background	
1. Introduction	1-25
2. Mandate	1-25
3. Program Objective	1-25
4. Program Organization for Delivery	1-25
D. Planning Perspective	
1. External Factors Influencing the Program	1-29
2. Initiatives	1-31
3. Update on Previously Reported Initiatives	1-34
E. Program Effectiveness	1-38

Section II Analysis by Activity

A. Policy and Coordination	2-1
B. Marine/Canadian Coast Guard	2-19
C. Aviation	2-51
D. Airports Authority	2-71
E. Surface	2-87
F. Departmental Administration	2-107

Section III Supplementary Information

A. Profile of Program Resources	
1. Financial Requirements by Object	3-1
2. Personnel Requirements	3-4
3. Capital Expenditures	3-6
4. Transfer Payments	3-43
5. Revenue	3-48
6. Loans, Investments and Advances	3-54
7. Net Cost of Program	3-56
8. Revolving Funds Financial Statements	3-57
B. Other Information	
1. Canadian Coast Guard Fleet	3-61
2. Investment in the Coast Guard Fleet	3-62
3. Maritime Pollution Claims Fund	3-63
4. Details of Legal Mandate	3-64
5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations	3-65

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 - Part II of the Estimates

Authority is requested to spend \$2,351,395,000 to operate the Transport Program during the 1988-89 fiscal year. Existing statutes authorize the net expenditure of an additional \$70,412,000.

Parliament has previously authorized a total drawdown of \$80,000,000 for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.

Financial Requirements by Authority

Vote (thousands of dollars)		1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates
Transport			
1	Operating expenditures	630,870	665,762
5	Capital expenditures	606,917	599,964
10	Grants and Contributions	329,081	284,134
15	Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited	4,751	4,434
20	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	7,693	5,618
25	Payment to the Canada Ports Corporation	457	3,485
30	Payments to Marine Atlantic Inc.	133,185	105,022
35	Payments to VIA Rail Canada Inc.	611,925	500,000
40	Payments to St. Lawrence Seaway Authority	25,400	24,500
45	Payments to Canadian National Railway Company for benefits provided to employees	116	413
(S)	Minister of Transport - Salary and Motor car allowance	46	40
(S)	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	(48,453)	(57,233)
(S)	Termination of tolls - Victoria Bridge	3,000	3,000
(S)	Contributions to employee benefit plans	115,819	111,163
Appropriation not required			
-	Payments to Canada Harbour Place Corporation	-	5,220
Total Budgetary		2,420,807	2,255,522
L50	Loan to St. John's Port Corporation	1,000	2,000
Total Non-Budgetary		1,000	2,000
Total Program		2,421,807	2,257,522

Votes – Wording and Amounts

Vote (dollars)

1988-89
Main Estimates

Transport

- | | | |
|----|--|--------------------|
| 1 | Transport - Operating expenditures, and (a) authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments, in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in navigation, including navigational aids, and shipping; (b) authority to make expenditures on other than federal property in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics; (c) authority for the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act; (d) subject to paragraph (e), authority to spend revenue received during the year excluding that received from activities under the Surface Transportation Activity; and (e) authority to spend revenue received during the year in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics of an amount equal in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act minus the portion thereof credited to the Airports Revolving Fund. | 630,870,000 |
| 5 | Transport - Capital expenditures including contributions to provinces or municipalities, local or private authorities towards construction done by those bodies. | 606,917,000 |
| 10 | Transport - The grants listed in the Estimates and contributions including payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employee's Provident Fund Act. | 329,080,968 |
| 15 | Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company during the calendar year 1988. | 4,751,000 |
| 20 | Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridge Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Corporation (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Montreal. | 7,693,000 |

Votes - Wording and Amounts (Cont'd)

Vote (dollars)

1988-89
Main Estimates

25	Payment to the Canada Ports Corporation for development of port facilities at the Port of Sept-Iles, Quebec.	457,000
30	Payments to Marine Atlantic Inc. for transportation activities including the following water transportation services, pursuant to contracts with Her Majesty: (a) Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. --The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby --Saint John ferries and terminals, and (b) rail/water and narrow gauge/standard interface, ferries and terminals.	133,185,000
35	Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No.1, 1977.	611,925,000
40	Payments to St. Lawrence Seaway Authority in respect of an enhanced maintenance program for the Welland Canal including necessary capital expenditures	25,400,000
45	Payments to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company for the prescribed portion of the costs incurred by it for benefits provided to its adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the Terra Transport Division of Canadian National Railway Company, in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services.	116,000
L50	Loan to St. John's Port Corporation for port improvements.	1,000,000

Program by Activities

(thousands of dollars)									
1988-89 Main Estimates									
Author- ized person- years	Budgetary					Non Budgetary			1987-88 Main Estimates
	Operating	Capital	Transfer payments	Less: Revenues credited to the Vote	Total	Loans, Invest- ments and Advances	Total		
Policy and Coordination ¹	323	815,352	1,252	271,059	-	1,087,663	1,000	1,088,663	912,142
Marine/Canadian Coast Guard ²	6,169	484,927	170,787	3,359	15,044	644,029	-	644,029	704,293
Aviation	6,903	482,723	321,751	750	263,299	541,925	-	541,925	504,056
Airports Authority ³	4,133	469,360	204,590	44,004	766,407	(48,453)	-	(48,453)	(57,233)
Surface	278	23,118	2,747	12,889	-	38,754	-	38,754	40,854
Departmental Administration	2,700	158,970	6,968	20	9,069	156,889	-	156,889	153,410
	20,506	2,434,450	708,095	332,081	1,053,819	2,420,807	1,000	2,421,807	2,257,522
1987-88 Authorized Person-Years 21,129									

1. The Policy and Coordination activity includes payments to the following Crown Corporations: The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. (\$7,693,000 Vote 20); Canada Ports Corporation (\$457,000 Vote 25); Marine Atlantic Inc. (\$133,185,000 Vote 30); VIA Rail Canada Inc. (\$603,100,000 Vote 35); the St. Lawrence Seaway Authority (\$25,400,000 Vote 40) and Canadian National Railways (\$116,000 Vote 45). Although Vote 35 seeks a total authority of \$611,925,000, the remaining \$8,825,000 is for labour assistance payments to railway companies, of which VIA Rail Canada Inc. is a qualified recipient.

2. The Marine/Canadian Coast Guard activity includes payments to Canarctic Shipping Company Limited (\$4,751,000 Vote 15). For further details on the expenditures and revenues of the company, refer to the Departmental Part III of the Estimates.

3. The Airports Authority Group activity is partly funded through the use of a Revolving Fund (Self-Supporting Airports and Associated Ground Service Revolving Fund). The Estimates shown in this table include the cash surplus for the Fund over the fiscal year.

Further details concerning budgetary appropriations for Crown corporations are displayed in Section III, Supplementary Information, starting on page 3-65.

B. Use of 1986-87 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Transport Program				
1	Operating expenditures	678,830,000	742,481,900	733,545,539
5	Capital expenditures	828,304,000	691,943,013	580,420,124
10	Grants and Contributions	280,402,117	279,002,119	260,646,965
15	Payments to Canada Harbour Place Corporation	9,184,000	13,622,133	13,622,133
20	Payments to Canarctic Shipping Co. Ltd.	2,116,000	4,777,000	4,777,000
25	Payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	2,488,000	4,009,000	3,853,000
26C	Payments to St. Lawrence Seaway Authority	-	13,200,000	13,200,000
30	Payments to Canada Ports Corporation	8,867,000	14,318,000	12,992,556
31C	Ridley Island loan guarantee	-	1	-
35	Payments to Hamilton Harbour Commission	1,160,000	1,160,000	1,160,000
36C	Payments to Atlantic Pilotage Authority	-	725,000	459,735
38C	Payments to Laurentian Pilotage Authority	-	1,550,000	1,281,912
40	Payments to Marine Atlantic Inc.	146,106,000	179,806,000	179,797,289
42C	Payments to Canadian National Railways	-	823,000	812,544
45	Payments to VIA Rail Canada Inc.	500,000,000	526,700,000	535,767,607
(S)	Minister of Transport -- Salary and Motor Car Allowance	39,530	41,098	41,098

1-8 (Transport Canada)

Use of 1986-87 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
(S)	Stores Revolving Fund	2,600,000	8,244,968	2,841,579
(S)	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	(21,134,000)	139,341,718	(26,486,758)
(S)	Termination of tolls -- Victoria Bridge	2,600,000	2,662,157	2,662,157
(S)	Contributions to employee benefit plans	102,250,470	113,433,000	113,433,000
(S)	Federal Court Awards	-	307,979	307,979
(S)	Refunds of amounts credited to revenue in previous year	-	422,924	422,924
Total Program - Budgetary		2,543,813,117	2,738,571,010	2,435,558,383

Section I Program Overview

A. Plans for 1988-89

1. Highlights

Transport Canada's theme for 1988-89 is a continuation and consolidation of the initiatives started in 1985. These initiatives will make the transportation sector safer, more efficient and more responsive to the diverse needs of shippers and the travelling public.

The following corporate priorities have been set:

Safety: to ensure a safe transportation system for both public and private transportation. Reform of economic regulation will not affect transportation safety.

Regional Development: to propose initiatives that create a balanced and better economic environment. New concepts for managing airports are to be considered in the context of regional development. Procurement may be used to strengthen regional economies.

Communications: to improve communications both within Transport Canada and externally throughout the regions.

Net Expenditure Management: to ensure that Transport Canada continues to live within its reference levels, both in the near future and in the longer term. An improved capital review and planning process and new cost-recovery policies will be developed and implemented. A core technological R&D program will be maintained. Efforts will be made to find areas where it will be sensible and cost-effective to contract-out.

Economic Regulatory Reform: to ensure that shippers and carriers become familiar with the new regulatory environment and interpretations of the new act, as well as to ensure that the new National Transportation Agency is set up in the spirit of the new environment.

Divestiture: to clarify the extent to which, and the means by which, Transport Canada is to evaluate and oversee the privatization of its Crown corporations including the scope for divestiture of parts of Transport Canada's responsibility for airport operations.

International Trade: to ensure that Canadian shippers' and carriers' interests are served and strengthened in the free trade agreement with the U.S.; to encourage international standardization of transport equipment and regulatory and operating rules, as well as to support the export of Canadian transportation expertise and equipment worldwide.

Marine Policy Initiatives: to give attention to marine policy issues that may require change including compulsory pilotage, competitiveness of the Seaway, autonomous port management, international shipping and marine insurance.

The following are major highlights, by Activity, of plans by the Department to implement these corporate priorities.

Policy and Coordination:

- to develop a comprehensive safety strategy including: multi-modal priorities; allocation of resources; key performance indicators; consultation and passage of the Transportation Accident Investigation Board Act; and detailed recommendations for a federal-provincial National Safety Code.
- to increase analysis and recommendations to meet regional development needs through consolidation of intelligence gathering activities in regional offices, assessment and documentation of specific regional development projects and assessment of emerging coal and grain transportation proposals from the perspective of Western regional economic development and diversification.
- to support economic regulatory reform, divestiture, international trade initiatives and marine policy initiatives such as the review of marine pilotage, and developing a market strategy for the Great Lakes/Seaway route through the tasking of specific projects in the Department's work plan.

Marine/Canadian Coast Guard:

- to complete the design and begin construction of an Arctic Class 8 icebreaker. The vessel's mission profile, in addition to usual Coast Guard missions, will emphasize sovereignty and science and will provide particular support to DND's Arctic missions.
- to improve safety and reduce fatalities in the Canadian fishing industry. The Coast Guard recently conducted a study to determine the principal causes of accidents and to review the effectiveness of current fishing vessel safety programs. The major conclusion of the report is that fishing vessel losses and associated fatalities should be addressed by an increased concentration on safety education and awareness programs rather than by extending the existing regulatory programs. The forty-one recommendations contained in the report covered such areas as fisheries management practices, vessel design, an "attitudinal change" required of fishermen, a safety communications plan, expanding marine advisory councils,

education, training and certification, vessel regulation, inspection and enforcement as well as occupational safety and health on fishing vessels. The Coast Guard is implementing the recommendations promptly, ensuring that users are consulted through the Coast Guard's Marine Advisory Council.

Aviation:

- to further develop aviation regulation systems and procedures which will generate more effective and efficient use of limited resources and the capability to maintain or enhance the existing level of flight safety in an environment of Economic Regulatory Reform.
- to continue the monitoring, control, operation and maintenance of the air navigation system and improve that system through the implementation of the Major Crown Projects associated with the Canadian Airspace Systems Plan.
- to improve flight safety through the development, promotion and delivery of educational programs. Flight safety levels will be enhanced by implementing more comprehensive pilot training programs, standards and training criteria.

Airports Authority:

- to act as the focal point within Transport Canada to develop responses to proposals of interested parties for the devolution of airports under the approved policy "A Future Framework for the Management of Airports for Canada" and to manage the federal government airport devolution review and approval process.
- to expedite the change from a public service to a public enterprise organization. Airport management is reviewing management structures and practices in order to achieve a more business-like, decentralized line organization, and to permit the maximum extension of the Group's commercial mandate to achieve the full potential for increased revenues and cost efficiencies at airports.
- to significantly increase local involvement in the management of Airports. The Airports Authority Group plans to put in place Airport Economic Development Boards, consisting of local business leaders, to bring business enterprise, advice, and local development into airport planning, management and promotion. This is expected to enhance the position of the airport in overall regional/local economic development, and to optimize commercial development of the airport itself.

Surface:

- to improve railway safety through the development of rail safety legislation and contributions to rail/highway grade separation projects and railway relocations.
- to continue to improve the safety of motor vehicle travel through the development and enforcement of safety standards, accident and defect investigations, and public education. Particular attention will be paid to school bus and heavy truck safety, and further improvements will be made in the area of occupant restraint systems.
- to continue the development of regulations respecting packaging and containers through research and consultation; to expand and improve the compliance program; to consolidate and strengthen the role of CANUTEC; and to maintain successful relations with the provinces in order to achieve a unified national dangerous goods program.

Departmental Administration:

- to improve administrative productivity aimed at living within the annual rate of inflation for non-salary operating costs.
- to continue to ensure the effective operation of Employment Continuity Program.

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1-1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)		Estimates 1988-89		Forecast ¹ 1987-88		For Details See Page
	Expenditures	Revenue Credited to Vote	Net Expenditures	Net Expen- ditures	Change	
Budgetary						
Policy & Coordination	1,087,663	-	1,087,663	1,051,154	36,509	2-1
Marine/Canadian Coast Guard	659,073	15,044	644,029	626,124	17,905	2-20
Aviation	805,224	263,299	541,925	504,658	37,267	2-51
Airports Authority	717,954	766,407	(48,453)	(53,500)	5,047	2-71
Surface	38,754	-	38,754	37,397	1,357	2-87
Departmental Administration	165,958	9,069	156,889	159,022	(2,133)	2-108
	3,474,626	1,053,819	2,420,807	2,324,855	95,952	
Non-Budgetary						
Policy & Coordination	1,000	-	1,000	1,000	-	2-1
Total Program	3,475,626	1,053,819	2,421,807	2,325,855	95,952	
Departmental Operations						
Authorized Person-Years			20,506	21,017	(511)	

1. The 1987-88 forecast data in this, and all subsequent similar schedules, are based on information available to management at 30 November, 1987.

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are \$96.0 million or 4.1% higher than the 1987-88 forecast expenditures. The increase is a result of the following major factors:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- **Policy and Coordination:** increase in capital to modernize data systems (\$0.1 million); decreases in salary, research and development and other operating expenditures (\$3.8 million) and increases in grants and contributions (\$33.5 million) explained as follows: increases in highway projects (\$36.9 million), support for a

National Motor Carrier Safety Code (\$5.4 million) and various cashflow adjustments (\$0.9 million); offset by a net decrease in rail freight transportation assistance programs (\$5.5 million), contributions towards a transportation research centre in Manitoba (\$2.3 million) and grants for Montréal rail commuter services (\$1.9 million) 29.8

- **Marine/Canadian Coast Guard:** operating expenditures increased (\$6.0 million) mainly due to price increases on salaries and wages; capital expenditures increased (\$20.3 million) due to several planned new project starts; grants and contributions decreased (\$4.0 million) as a result of the near completion of the Laviolette Bridge Pier Protection program; and decreased payments (\$4.4 million) to Canarctic Shipping Co. Ltd. and the Pilotage Authorities 17.9

- **Aviation:** operating expenditures increased (\$4.0 million) mainly due to price increases on salaries and wages; capital increased (\$106.8 million) due to approvals associated with the Group's capital investment plan; increases in revenue (\$73.5 million) resulted from an increase in the Air Transportation Tax 37.3

- **Airports Authority:** increase in operating expenditures and contributions and a modest decrease in revenues were offset by a decrease in capital expenditures due to internal reallocations to reflect current departmental priorities 5.0

- **Surface:** increase due to delays in the Regina Railway Relocation project (\$6.6 million); decrease in grade separation projects funded internally (\$1.4 million); decreased operating requirements for Transport of Dangerous Goods and Motor Vehicle Safety activities (\$3.8 million) 1.4

- **Departmental Administration:** decrease due to reduction in capital requirements (\$3.8 million), offset by net increase in minor operating items (\$1.7 million) (2.1)

Budgetary - Crown Corporations

- **Policy and Coordination:** increases in payments to VIA Rail (\$9.1 million), Marine Atlantic (\$4.7 million) and The Jacques Cartier and Champlain Bridges (\$1.2 million); offset by decreases to Canada Harbour Place (\$4.0 million), Canada Ports Corporation (\$2.2 million), The St-Lawrence Seaway Authority (\$2.0 million) and labour assistance payments to Canadian National Railways (\$0.1 million) (6.7)

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 forecast is \$68.3 million or 3.0% higher than 1987-88 Main Estimates of \$2,257.5 million. This difference is explained by the following major items:

- **Policy & Coordination:** increases in salary and other operating expenditures for additional economic research and regional office functions (\$4.5 million); decreases in capital for common computer systems (\$1.2 million); increases in payments to VIA Rail (\$102.8 million), Marine Atlantic (\$23.5 million), The St-Lawrence Seaway Authority (\$2.9 million) and The Jacques Cartier and Champlain Bridges (\$0.9 million) offset by decreases to Canada Harbour Place (\$1.2 million), to a loan to the St. John's Port Corporation (\$1.0 million), Canada Ports Corporation (\$0.8 million), and labour assistance payments to Canadian National Railways (\$0.2 million); and increases in grants and contributions (\$9.8 million) explained as follows: increases in rail freight transportation assistance programs (\$10.9 million), highway projects (\$9.6 million) and support for a National Motor Carrier Safety Code (\$1.0 million) offset by decreases in grants for Montréal rail commuter services (\$11.1 million) and various cashflow adjustments (\$0.6 million) 140.0

- **Marine/Canadian Coast Guard:** increased operating expenditures (\$4.5 million) due to a shortfall in salaries and wages; reduced capital expenditures (\$85.5 million) due to project postponement and changes in departmental priorities; decrease in grants and contributions (\$2.0 million) associated with the Laviolette Bridge Pier Protection; and an increase in payments to Crown and other corporations (\$4.8 million) (78.2)
- **Aviation:** the surplus is due to additional overtime incurred due to an increase in Instrument Flight Rules traffic; offset by a decrease in capital due to delays and deferments in the delivery of capital projects 0.6
- **Airports Authority:** decreases in operating expenditures and contributions, as well as a decrease in revenue, were partly offset by an increase in capital expenditures 3.7
- **Surface:** decrease due to reprofiling of the Regina Railway Relocation project (\$1.2 million); delays in grade separations (\$0.7 million); and delays in reaching agreements with the provinces regarding Transportation of Dangerous Goods surveillance programs (\$3.5 million); offset by increased requirements for Transport of Dangerous Goods and Motor Vehicle Safety (\$1.9 million) (3.5)
- **Departmental Administration:** increase due to net higher operating (\$2.8 million) and capital (\$2.5 million) requirements and minor miscellaneous items (\$0.3 million) 5.6

B. Recent Performance

1. Highlights

Significant items of performance during 1987-88 are highlighted below:

Policy and Coordination: new legislation and significant policy papers were introduced or passed, including the National Transportation Act (Bill C-18) and Motor Vehicle Transportation Act (Bill C-19), passed June 18, 1987 and June 25, 1987 respectively and proclaimed January 1, 1988; the Shipping Conference Exemption Act, passed June 29, 1987 and proclaimed December 17, 1987; the Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act, introduced May 1, 1987 and delayed pending resolution of the Free Trade Agreement; and the Department released its report on marine pilotage in January 1988 recommending actions that can be taken within existing legislation to alleviate user dissatisfaction with service and, if necessary, reconsideration of legislative changes after a one-year period.

Marine/Canadian Coast Guard: a new advisory organization (Canadian Coast Guard Marine Advisory Council) is being established as the principal consultative forum between the marine industry and the Canadian Coast Guard. The new advisory body is based on expanding the role of the former Marine Safety Advisory Council. This council was found to be an extremely useful forum to discuss safety issues. The scope of consultation has been broadened to include matters related to Coast Guard services and operations, in addition to the regulatory items discussed in the previous forum.

Aviation: for reasons of operational economy and in order to maintain desired efficiency, the organizational structure of the Instrument Flight Rules, Air Traffic Service, has been restructured. The objective is to improve operational responsiveness while reducing management overhead by centralizing certain regional management functions and consolidating selected terminal control facilities.

Airports Authority: several studies were undertaken to identify areas where efficiencies and cost avoidance would be possible. As a result, the vehicle and mobile equipment fleet has been reduced and rationalized which is expected to produce a capital saving of about \$50 million over a ten year period, overtime has been reduced by \$1.5 million, and the runway/taxiway configuration study has demonstrated that the amount of paved surfaces at certain airports can be reduced and still permit the Department to meet its commitments to the aviation community. The net capital cost savings for this downsizing of paved surfaces over the next 14 years is expected to be about \$83 million.

Performance during 1986-87 is highlighted below, by Activity:

Policy & Coordination:

- the Department's reorganization was put into place with Policy and Coordination consolidated as a new activity. Among other benefits, this served to provide a focal point for all Crown corporation appropriated funding issues.
- Marine Atlantic was established as a parent Crown corporation and additional financial resources were directed to it for the purchase of a freighter for the Gulf service plus a new passenger vessel for the coastal service. Also, through DRIE, plans were completed for the construction of a new passenger ship for the Gulf service.
- a grain transportation pilot project was established as well as a System Improvement Reserve to support rail and non-rail improvements to the grain transportation system. The on-going responsibilities of administering the program were transferred to the Grain Transportation Agency.

Marine/Canadian Coast Guard:

- the reconstruction of the Parry Sound Base was completed, with the official opening ceremonies taking place in November, 1986.
- the Coast Guard is continuing the unmanning and remote monitoring of lightstations across Canada where this can be accomplished without impact on marine safety.

Aviation:

- the primary mandate of flight safety was directed along a number of thrusts in 1986-87. One thrust was to complete the implementation of the Dubin Commission recommendations on continuing airworthiness which resulted in the development of a computerized airworthiness information system. A second thrust was the continuing operation, development and refurbishing of the air navigation system. The Canadian Airspace Review, which will generate significant safety and efficiency benefits to both the user and provider, was completed. In addition, \$123.6 million was spent on the Radar Modernization Project (RAMP). The third thrust was the continuing development of flight safety education and promotion programs. Several programs were directed to resolving issues of pilot judgement, cabin safety and cockpit management.

- also during 1986-87, further adjustments were required to respond to the increasing demand resulting from Economic Regulatory Reform. Efforts were made to enhance aviation safety through improved surveillance, greater control over airworthiness, and user and public safety promotion programs.
- the Aviation Group's extensive air navigation and air traffic control system processed over 4 million itinerant aircraft movements and managed over 169,000 miles of air routes and airways. The air navigation system was available on a national basis, 93.6% of planned time. As a measure of operational effort directed towards the maintenance of aviation safety standards, over 7,000 inspections of navigational aids, Instrument Flight Rules (IFR) approaches and radars were conducted.

Airports Authority:

- in mid-1986, the Airports Authority Group was assigned the responsibility to investigate alternative options for the future management of Canadian airports. In March 1987, the Government approved an overall framework for federal airports by way of a new policy entitled "A Future Framework for the Management of Airports in Canada".

Surface:

- during the year funding was provided towards nine grade separation projects of which two were completed and three were started. In addition, a railway realignment project was completed. Work continued during the year on the consultation and preparation for the drafting of a Railway Safety Act.
- new motor vehicle safety standards were published for daytime running lights, school bus seats, tether anchorages for child seats, truck hydraulic brake systems, centre high-mounted stop lamps, and heavy duty vehicle emissions.
- five amendments to the Transportation of Dangerous Goods Regulations were implemented; an extensive awareness program to inform industries, carriers and the general public was delivered; the compliance program was shifted towards the use of enforcement strategies; CANUTEC's response information and chemical data bank were improved; and over 400 municipal and provincial emergency response officials were trained.

Departmental Administration:

- initial stages of the Department's reorganization were put into place. Finance, Personnel and Review functions were consolidated including former Marine and Air Administration Regional and Headquarters units.

- phase I of the Materiel Management System (TCMMS) development was completed by the end of 1986-87 with all 21 Stores depots on the system.

In respect of general 1986-87 performance, the department addressed and met deficit reduction targets amounting to \$250 million; these were achieved through reductions to VIA Rail (\$100 million), reductions in administrative overhead and operating expenditures (\$51 million), subsidy reductions (\$2.3 million), revenue increases (\$44 million), capital deferrals (\$50 million) and reductions in other minor items (\$2.7 million).

2. Review of Financial Performance

Figure 1-2: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87			For Details See Page
	Actual	Main Estimates	Change	
Budgetary				
Policy & Coordination	1,011,905	921,730	90,175	2-4
Marine/Canadian Coast Guard	673,197	810,925	(137,728)	2-22
Aviation	532,146	660,601	(128,455)	2-53
Airports Authority	17,304	30,430	(13,126)	2-73
Surface	36,083	52,550	(16,467)	2-89
Departmental Administration	164,923	67,577	97,346	2-110
Total Program	2,435,558	2,543,813	(108,255)	
Person-Years	21,471	21,388	83	

Explanation of change: The authorized level of spending was increased to \$2,738.6 million through Supplementary Estimates. The revised authority, by type of expenditures, is displayed in "Use of 1986-87 Authorities-Volume II of the Public Accounts", page 1-8. The large surplus is attributed to the following major factors:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- **Policy and Coordination:** increases in salary expenditures (\$0.5 million) offset by lapses in other operating costs (\$1.5 million) and a net decrease in grants and contributions (\$2.2 million) resulting from decreased branchline rehabilitation (\$8.2 million), highway programs (\$10.9 million), hopper car construction (\$2.1 million), and contributions to handicapped programs (\$1.2 million); offset by containerization of Newfoundland freight (\$9.4 million), improvements to Western grain transportation (\$8.2 million), subsidization of Newfoundland Dockyard (\$2.4 million) and various other minor adjustments (\$0.2 million); (3.2)

- **Marine/Canadian Coast Guard:** operating expenditures were lower (\$18.9 million) mainly due to a commitment to the deficit reduction program; capital expenditures decreased (\$123.8 million) due to project postponement and changes in departmental priorities; an increase (\$0.6 million) in grants and contributions due to approval of the Lavolette Bridge Pier Protection project; and additional requirements (\$4.4 million) in payments to Crown and other corporations (137.7)
- **Aviation:** operating expenditures were lower (\$15.7 million) due to reduced requirements as well as authorized decreases to the budget; capital expenditures decreased (\$121.4 million) mainly due to reallocations to other programs within the Department; a surplus in grants and contributions (\$.6 million) was due to reduced requirements by the International Civil Aviation Organization; revenue decreased (\$9.2 million) due to a shortfall in revenue as well as authorized reduction to the budget (128.5)
- **Airports Authority:** operating and maintenance expenditures increased (\$12.1 million) due to increased funding of Civil Aviation Security Phase I approvals and Expo 86; decreased contributions and capital (\$3.3 and \$21.9 million, respectively) due to a departmental decision to reprofile funding to meet future year needs in 1987-88 and internal transfers to fund computer upgrades. There was no significant change in revenues (13.1)
- **Surface:** net decrease due to delays in the Regina Railway Relocation project (\$13.6 million); increased requirement for grade separation projects (\$.3 million); transfer of the Fort Saskatchewan Rail Realignment project to the CTC (\$1.0 million); delay in reaching agreement with the provinces regarding Transportation of Dangerous Goods surveillance programs (\$3.8 million); implementation of the Hinton Commission of Inquiry (\$1.0 million); increased requirements for Motor Vehicle Safety (\$.6 million) (16.5)

- **Departmental Administration:** increase largely due to reinstatement of deficit reduction items temporarily assigned to this Activity (\$78.2 million), reinstatement of EDP savings from other Activities (\$6.2 million), upgrading of EDP facilities (\$8.2 million), other miscellaneous minor operating costs (\$4.2 million) and other capital requirements (\$1.7 million), offset partially by an increase in recoveries (\$1.2 million)

97.3

Budgetary – Crown Corporations:

- **Policy and Coordination:** payments were increased to VIA Rail Canada (\$35.8 million), Marine Atlantic (\$10.1 million), CNR for Newfoundland assistance (\$0.8 million), Canada Ports (\$4.1 million) and Jacques Cartier and Champlain bridges (\$1.4 million) while payments were made for the first time for the Newfoundland Dockyard (\$23.6 million) and The St. Lawrence Seaway Authority (\$13.2 million) as a new corporation was formed of a Canadian National subsidiary operation and work began on rehabilitation of the Welland Canal, respectively, and responsibility to administer payments to Canada Harbours Place was transferred from Departmental Administration Activity (\$4.4 million)

93.4

C. Background

1. Introduction

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated the functions of the Department of Railways and Canals, the Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence.

The federal responsibility with respect to transportation is derived from the jurisdiction outlined in the British North America Act. This responsibility has evolved to include that of coordination and regulation to ensure safety and efficiency with respect to aeronautics and to navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and is exercised through the Department of Transport.

2. Mandate

The principal Acts governing the Transport Program activities are the Constitution, the Department of Transport Act, and the National Transportation Act. A listing of Acts additional to these principal Acts, may be found on page 3-64.

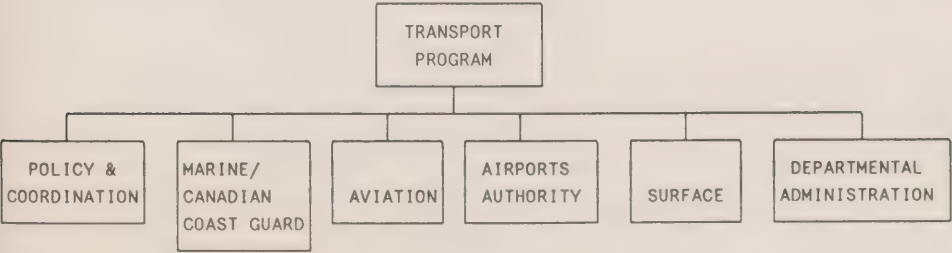
3. Program Objective

The Transport Program objective is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The activity structure that came into effect formally on April 1, 1987, is displayed in Figure 1-3 below. It is used to present the expenditure plan for 1988-89 as well as forecast expenditures for 1987-88 and actual expenditures for 1986-87.

Figure 1-3: Activity Structure



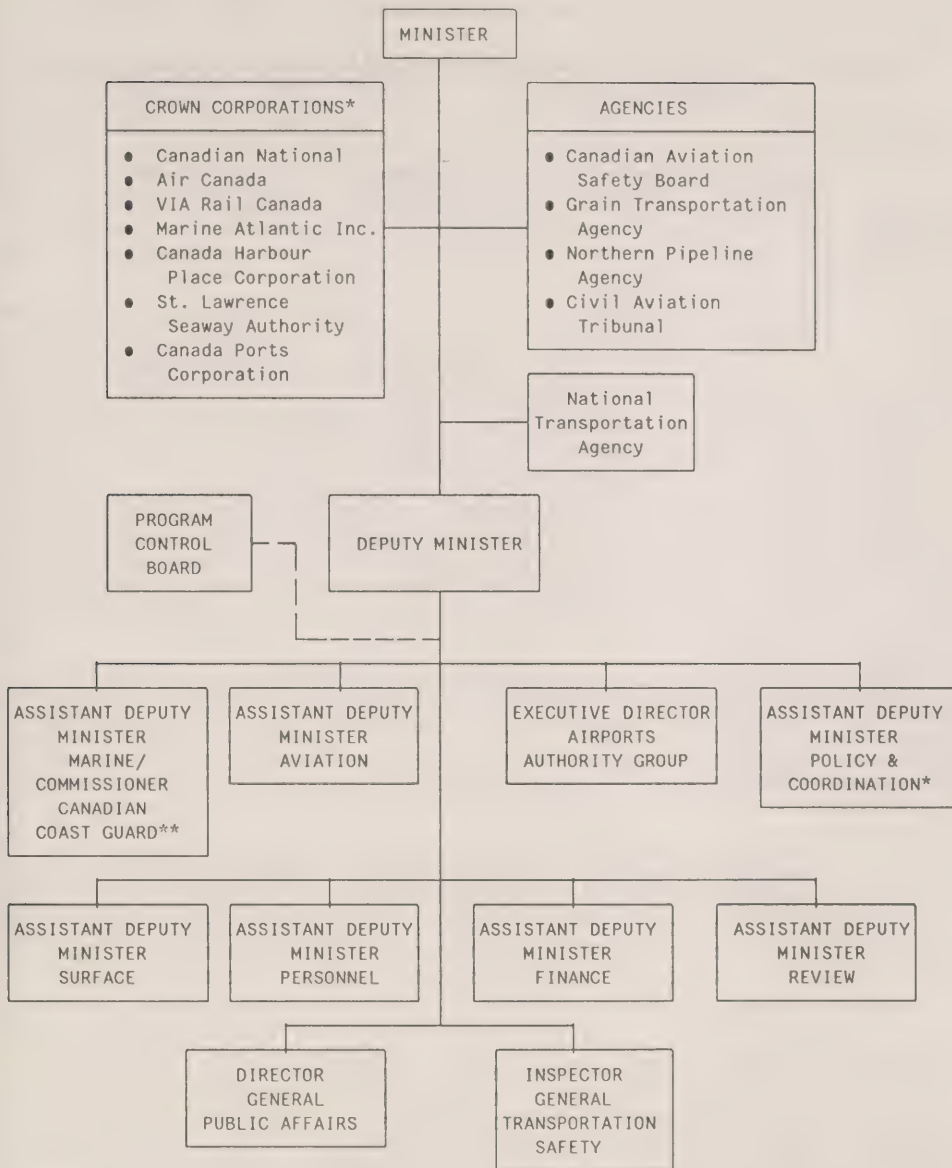
Organization Structure: To meet the Program objective, Transport Canada's organization includes headquarters administrative and policy functions and four operating groups - Marine/Canadian Coast Guard, Aviation, Airports Authority and Surface activities - as well as a number of Crown corporations and Agencies with varying degrees of autonomy. Some of the Crown corporations operate within the departmental framework, while others such as Air Canada and Canadian National, are totally independent but report through the Minister to Parliament. Five Agencies, the Canadian Aviation Safety Board, the Grain Transportation Agency, the Civil Aviation Tribunal, the Northern Pipeline Agency as well as the National Transportation Agency also report through or to the Minister of Transport. Each of these agencies produces its own Part III.

Fiscal year 1988-89 marks the third year of a planned five-year reorganization of the Department, that is based upon the following principles: reductions in overhead through consolidations where practical; delivery of services from the best centralized or decentralized location; strong multi-modal regional representation and policy, planning and coordination; and improved communication of Transport Canada and its activities. This reorganization recognizes the move towards less regulation of industry, with financial and operational responsibilities shared among users, operators and government.

Major program resource allocation decisions are made through a Program Control Board. This committee is responsible for the review of, and recommendation on, all policies, plans and program proposals with financial and person-year resource implications. The establishment of the Program Control Board enables the Minister and the department to exercise a greater degree of control over program funding and to commit to achieve predetermined resource reduction targets which provide a substantial contribution to government deficit reduction objectives.

Figure 1-4 provides an overview of the organizational entities that comprise the total Transport Canada portfolio. Transport Canada's Part III is restricted to an analysis of departmental operations, comprising the organization structure denoted as starting with the Deputy Minister, but including certain budgetary funding for the following Crown corporations - Canada Ports Corporation, Marine Atlantic Inc. (Newfoundland Dockyard Company), St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.) and Via Rail Canada.

Figure 1-4: Organization Structure



*For budgetary funding purposes, all Crown corporations except CN and Air Canada report to the Minister through the ADM Policy and Coordination.

**Includes budgetary funding responsibility for the four Pilotage Authorities, Canarctic Shipping Co. and Harbour Commissions.

Figure 1-5 provides a matrix for the major organizational groups of Transport Canada and the activity lines along which they are funded through budgetary appropriations.

Figure 1-5: Distribution of Net Budgetary Resources by Activity/ Organization

(thousands of dollars)	Policy & Coordination	Marine/ Canadian Coast Guard	Aviation	Airports Authority	Surface	Departmental Administration	Estimates 1988-89 Budgetary
Minister's Offices /Deputy Minister ¹						24,977	24,977 (361)
ADM Policy & Coordination ²	308,887						308,887 (323)
ADM Personnel						53,584	53,584 (991)
ADM Finance						78,328	78,328 (1,348)
ADM Marine/Commissioner Canadian Coast Guard ³		639,278					639,278 (6,169)
ADM Aviation			541,925				541,925 (6,903)
Executive Director, Airports Authority				(48,453)			(48,453) (4,133)
ADM Surface					38,754		38,754 (278)
Crown Corporations							
o Marine Atlantic	133,185						133,185
o Via Rail Canada	611,925						611,925
o Jacques Cartier and Champlain Bridges	7,693						7,693
o Canada Ports Corporation	457						457
o St. Lawrence Seaway Authority	25,400						25,400
o Canadian National Railways	116						116
o Canarctic Shipping Co.		4,751					4,751
Total Net Program (and Person Years)	1,087,663 (323)	644,029 (6,169)	541,925 (6,903)	(48,453) (4,133)	38,754 (278)	156,889 (2,700)	2,420,807 (20,506)

1. Includes Public Affairs, Legal Counsel, Review, Transportation Safety and Program Control Board Secretariat.
2. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Marine Atlantic Inc., Canada Ports Corporation, St. Lawrence Seaway Authority, Jacques Cartier and Champlain Bridges and Via Rail Canada . Appropriations are listed separately under the Crown Corporations heading.
3. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Canarctic Shipping Co. Ltd. The appropriation is listed separately under the Crown Corporations heading.

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

Government Objectives: In 1984 the government published its Agenda for Economic Renewal. This agenda set out four main objectives, which remain basically unchanged:

- fostering growth which will create permanent jobs;
- practicing fiscal restraint while restoring fiscal responsibility;
- building consensus and promoting growth; and
- removing obstacles to growth.

The key elements of the government's overall strategy for economic renewal have had immediate application to Transport Canada's programs.

Restoring health to public finances: For the Department, this means fiscal restraint. Strict control over expenditures is being maintained. Personnel downsizing goals will be reached, with the Employment Continuity Program providing assistance in minimizing any adverse effect on employees.

Strengthening the market economy and the competitiveness of the private sector: The department's priorities of economic regulatory reform and reorganization respond to this objective as does the separation of non-safety activities from safety responsibilities within the Department. This separation makes possible the eventual divestiture of Federal airport operations.

Regional development: In keeping with such government initiatives as the establishment of the Atlantic Canada Opportunities Agency and the Western Diversification Office, the Department will be working with other government departments to increase the orientation of procurement practices toward regional development and will be looking for ways in which the Department and the transport sector can make real regional contributions.

International trade promotion: This strategy anticipates increased access to foreign markets as a result of the bilateral trade agreement with the United States and the multilateral trade talks under GATT. The department is developing a new strategy to help Canadian enterprise market Canada's transportation expertise abroad.

Science, technology and education development: In this element, the government intends its programs to aim more toward direct application of results. Transport Canada has renewed its commitment to make a serious effort to support technological R&D to find better solutions to operational problems.

Economic Performance: Economic growth in 1986 was relatively strong at 3.1 per cent but was not evenly spread by sector. Highest growth was in housing, and service-producing industries were also well above average. Goods-producing industries, however, grew by only 1.6 per cent, a factor which contributed to growth of just 2.6 per cent in real output of transportation. However, manufacturing expansion was firm and exports and imports relatively strong, benefiting the trucking industry in particular.

Some sectors remained lower than their pre-recession peak (for example, mining and construction). As well, personal income per capita in 1986 was only 2.3 per cent higher than its previous peak before 1982. Consumer spending continued to be strong, however, including the demand for air travel.

From a regional perspective, economic performance has been uneven. The stabilization of raw material prices has contributed to a slight improvement in prospects for economic and demographic growth in Western Canada. Growth in Central Canada, however, has been more vigorous. This uneven performance was reflected in transportation activity.

Economic Outlook: Growth in the Canadian economy to 1996 is expected to be moderate, averaging 2.7 per cent a year with average growth of 2.5 per cent to 1991. U.S. protectionism (unless the Free Trade Agreement is implemented) as well as stronger competition facing Canadian products on world markets from newly industrialized countries, is likely to affect trade flows and, thus, transportation activities. Although real fuel prices are expected to increase, their 1991 levels should remain lower than in 1985, with favourable impacts on all modes, particularly the automobile. Over the next few years, higher growth in goods-producing industries, as well as low inflation, are expected. Slow population growth is forecast to 1996.

During 1987-96, growth in transportation output is expected to average 2.7 per cent a year, the same as that for the national economy. Freight tonnage flows to 1996 are expected to grow at an average annual rate of 1.8 per cent with strongest growth in motor transport. Annual growth for total passenger transport to 1996 is likely to average 3.5 per cent with the largest increases in the automobile and air modes. Prices of transportation services are forecast to increase slowly with increased competition from economic regulatory reform a contributing factor.

2. Initiatives

Following is an elaboration, by Activity, of initiatives planned for 1988-89:

Policy and Coordination

Safety: Legislation will be developed to create a multi-modal accident investigation board. Department-wide studies, including: the making and enforcement of safety regulations; improving public attitudes toward safety; developing methodologies for setting standards and allocating resources; and controlling substance abuse in the workplace, will be coordinated by the Activity.

Regional Development and Communications: Consultation, coordination and advice to the Minister will be provided to ensure that initiatives taken in 1987-88 such as the Motor Vehicle Transport Act, 1987, the National Transportation Act, 1987, international trade negotiations, various marine policy initiatives, and divestiture of government functions are implemented efficiently, effectively, with minimal disruption and to the benefit of users of the transportation system.

Departmental and Government Initiatives: Seven regional offices of Policy and Coordination across the country will be fully staffed by the start of the fiscal year. This will bring a Corporate presence to the regions and greatly facilitate both the understanding of regional transportation problems and the dissemination of information to the end users of Departmental services. This initiative is particularly important following the coming into force of regulatory reform legislation January 1, 1988.

Marine/Canadian Coast Guard

Louis S. St. Laurent: The mid-life modernization of the CCGS Louis S. St. Laurent will be undertaken by Halifax-Dartmouth Industries Ltd. The purpose of this modernization is to ensure the reliability of the vessel to meet operational requirements for the next 15 or more years.

Small Port Infrastructure: The Coast Guard is continuing its efforts to ensure orderly replacement of public port facilities, including facilities at St. Augustin, P.Q.; Paspébiac, P.Q.; Souris, P.E.I.; Sand Point, N.B.; Goose Bay, Lab.; Corner Brook, Nfld.; Argentia, Nfld.; and Iona, N.S.

Enhanced Light Helicopters: The Coast Guard is continuing the replacement of its light helicopters to improve the level of safety with respect to operating over water and rugged terrain. The aircraft will be multi-tasked to meet the following Coast Guard mission requirements:

- navigational aids servicing and construction support;
- station resupply/servicing;
- ice reconnaissance, pollution & pollution countermeasures;
- Marine SAR support, mercy missions;
- fleet logistic support; and
- support to other Government and non-Government Agencies

Aviation

Flight Safety: Improvements to flight safety will center on three main thrusts: regulatory improvements; major equipment replacement projects for air navigation services; and increasing safety promotion and education. These thrusts will be driven through a number of related initiatives:

- implementation of an audit information system to provide a central data base containing inspection status information on air carrier inspections;
- development of a medium and longer term strategy for emergency location transmitters (ELTs);
- maintenance of the compatibility of the Canadian Airspace System Plan (CASP) with developments in the area of satellite navigation;
- implementation of the Systems Engineering and Integration Project (SEIP) to manage and maintain the various major Crown projects associated with the Canadian Airspace Systems Plan;
- support of the automated air traffic control system by upgrading the Technical System Centre and the Research and Experimentation Centre to a "state-of-the-art" simulation environment; and
- development of a flight safety awareness program for small commercial and private aircraft operators.

Operational Fleet Plan: The Aviation Group will implement the Operational Fleet Plan Task Force recommendations which call for determining the type and number of aircraft required on the basis of the Aviation Group's flight training and operational inspection flying requirements.

Airports Authority

Airports Devolution: Where there is a reciprocal interest, implementation of a few airport devolution proposals will proceed within the guiding principles of the Federal policy entitled "A Future Framework for the Management of Airports in Canada".

Airport Safety: Further progress will be made in 1988-89 to ensure the safety of the travelling public and the aviation community as a whole. Continued improvement to the efficiency and effectiveness of the crash, fire and rescue program can be expected during the fiscal year 1988-89. Implementation of the Airside Vehicle Operators Permit System will further secure and enhance the level of safety for all airside operators and the public at large.

Airports Marketing: To improve customer service and to generate additional revenues, Airports Marketing staff will concentrate on identifying new and innovative business opportunities, on developing strategies to overcome existing obstacles to full market development, on conducting market research to determine customer needs, wants and tastes, on promoting investment and air service opportunities at Canadian airports to both the domestic and international business communities.

Commercial Development: As a means of ensuring the optimization of airport assets, the Airports Authority Group (AAG) will undertake the redevelopment of retail space in air terminal buildings, where required, in order to maximize the marketability of the space through careful attention to the location, size and mix of retail outlets and thus to optimize the utilization of, and revenue generation from, the area; will review and carry out a follow-up to the AAG Land Management Program so as to resolve any problems and implement any initiatives identified, and will undertake the development of personnel working within the Commercial Development function through training courses directed at optimizing the management of AAG commercial property.

Surface

Railway Safety: A new direction is expected to be taken as a result of the recently-drafted Railway Safety Act. This will, if passed, modernize the regulation of railway safety and will transfer the regulation and compliance functions to Transport Canada from the National Transportation Agency (NTA) - formerly the Canadian Transport Commission.

Transportation of Dangerous Goods: The Transport Dangerous Goods Directorate will shift staff from emergency response training to regulations enforcement; develop a compliance policy which will encourage self-enforcement by industry; expand the capability of CANUTEC to respond to requests for information including requests for interpretations of the Act and Regulations; and will work more closely with the Provinces with respect to compliance and the exchange of information.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Presented below, by Activity, are updates on major initiatives reported in previous expenditure plans.

Policy & Coordination

Marine Atlantic Inc: Construction under the direction of the Department of Regional Industrial Expansion of a Gulfspan II vessel to complete the "three vessel" option for the Gulf service to Newfoundland began as expected, with delivery scheduled for 1989.

Yellowhead Highway: The first year of this three-year \$100 million project for which costs are shared equally on a federal/provincial basis, with Transport Canada administering the Department of Regional and Industrial Expansion financial contribution, is proceeding on time and within budget.

Trucking Regulatory Reform: The Motor Vehicle Transportation Act (MVTA) has been passed and will be implemented in stages as the necessary supporting regulations are developed. Agreement in principle has been reached with the provinces for a national truck safety code and good progress is being made in implementation through bilateral agreements.

Marine/Canadian Coast Guard

Charges for Coast Guard Services: Potential new revenue sources for Marine Services are being examined in response to the Government's overall priority of increasing cost recovery where required to place a fair share of the total cost of government programs on those who benefit. This issue is part of the Department's consultative initiative on user fees.

Helicopter Acquisition: Acquisition of twelve (12) MBB BO-105 light utility helicopters is almost complete with eleven (11) of the twelve (12) helicopters delivered and accepted. The final helicopter is scheduled for delivery in March 1988. These helicopters have met the safety and reliability expectations with respect to operating over water and rugged terrain.

Canada Shipping Act (CSA): Bill C-39 amending the CSA received assent on March 26, 1987 and is now Chapter 7 of the Statutes of Canada 1987 (the Act). Proclamation of the sections and subsections of the Act are being made through Order in Council in three stages. Stage 1, which involved sections/subsections that could be proclaimed immediately, was completed on September 30, 1987. This resulted in the proclamation of forty-two sections and five subsections. Stage 2 involves sections/subsections that are dependent on the entry into force for

Canada of the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage and the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. This section is expected to be proclaimed in May/June 1988 and will bring into force an additional 25 sections and 3 subsections. Stage 3 involves sections/subsections that require regulations to be in place prior to proclamation. This stage will take several years to implement and covers 24 sections and three subsections.

Aviation

Flight Safety: Improvement to flight safety remains the Aviation Group's primary mandate. In this regard, several significant steps have been taken to enhance flight safety through improved surveillance of air carrier operations and of the aviation industry in general as it adjusts to a new economic regulatory environment. A national tracking program, designed to report on the inspection performance of carriers, has been developed and is being implemented. An integrated safety resources program has been developed with computer-based safety system analysis capability. A study to determine an adequate aviation regulation presence in geographical areas of high activity has been completed and a program of implementation is underway. A major national audit program covering national and major regional air carriers is underway and is improving conformance to standards throughout the industry. The development of a revised regulatory policy respecting ultra-light aircraft has been completed and phased implementation has commenced. A system of administrative fines has been implemented and improved guidelines for the regional master surveillance plan have been developed.

Aviation Safety: The further development of aviation safety education has resulted in the presentation of four company aviation safety officer courses. In addition, a number of executive safety courses were provided for aviation company chief executive officers to encourage more exacting risk management. A pilot decision making program has been developed for presentation in all Regions during the fall of 1987.

Air Traffic Services: Development is continuing on a National Air Traffic Flow Management Program, the National Airspace Control System and Flight Information Services automation, all of which will enable Air Traffic Services to respond more efficiently to Instrument Flight Rules (IFR) air traffic control services through centralization of services and facilities.

Airports Authority

Airports Devolution: Following the April 9, 1987 announcement of the new Federal policy on "A Future Framework for the Management of Airports in Canada", an airport devolution review and approval process has been put in place to respond adequately and on a timely basis to the many requests from interested parties across Canada for information and advice on how to prepare preliminary proposals and conceptual studies leading hopefully to the submission of serious proposals that can be implemented.

Private Sector Involvement: In late 1986, the Airports Authority Group secured authority to provide the opportunity to the private sector to build and operate facilities at airports. The first such facility is Terminal 3 at Lester B. Pearson International Airport at Toronto where negotiations are underway with a preferred developer and a submission to Treasury Board is presently under review. This initiative and others are expected to generate increased revenues, assist local economies and reduce federal expenditures.

Transfer of Resources to RCMP: In 1986, Cabinet and Treasury Board approved the transfer of resources and responsibility to the Solicitor General/RCMP to "provide police and security services" at designated airports. This resulted in a transfer of \$27.6 million from the AAG resources to the RCMP. The RCMP enhanced security at 18 designated Airports, namely: Gander, Halifax, Dorval, Mirabel, Ottawa, Pearson (Toronto), Winnipeg, Calgary, Edmonton, and Vancouver international airports and the domestic airports at St. John's, Moncton, Quebec, London, Windsor, Regina, Saskatoon and Victoria.

Following this transfer, Transport Canada is now responsible for establishing national regulations, standards and guidelines governing the security practices of airport operators and the air carriers.

Facility Restoration and Replacement: Projects for the replacement and restoration of airport facilities of the national civil air transportation system include reconstruction of air terminal buildings, rebuilding of runways and taxiways as well as the replacement of airport emergency services and airport maintenance equipment. Approximately \$225.5 million is forecast to be spent during 1987-88 to restore and replace airport facilities across Canada.

Expansion of Capacity: Projects totalling \$18 million to meet air transportation demands and to maintain levels of service to users were implemented in 1986-87, with forecast expenditures in 1987-88 of \$20 million.

Surface

Railway Safety: The Railway Safety Act has now been drafted and introduced in the House. This Act will modernize the regulation of railway safety and will transfer the regulation of railway safety and compliance to Transport Canada from the CTC.

Road Safety: Use of the Blainville Test Centre by outside clients, e.g. provincial governments, university researchers, and private industry, increased over the previous year, and revenues rose from approximately \$80,000 in 1985-86 to \$150,000 in 1986-87.

Transportation of Dangerous Goods: Some progress has been made in improving the corrosives data information, however, this will be overtaken by the general improvements to be made to CANUTEC; five remedial measures inspectors have been appointed to assist with the evaluation of industry accident preparedness activities and to provide consultative services with respect to emergencies.

E. Program Effectiveness

This Program consists of six Activities, all of which relate to "the provision of a safe and efficient national transportation system".

The different operational situations in the Department preclude the development of a single comprehensive indicator. However, where Activities provide services, the effectiveness of the program must be judged in terms of the extent to which client satisfaction has been achieved in relation to the extent to which the levels of service have been met with regard to maximum value for money.

Each of the Activities are distinct entities with distinct objectives and sub-objectives. Performance information is presented together with brief comments and references for each Activity in Section II, Analysis by Activity. Together these can be used as a proxy for assessing the Program's overall effectiveness.

Section II

Analysis by Activity

A. Policy and Coordination

Objective

To develop, recommend and coordinate the non-operational policies and programs required to meet the Department's objectives and to provide the necessary data, forecasts, research and executive services in support thereof.

Description

The Policy and Coordination Activity is responsible for the development and coordination of transportation policy, involving the marine, air and surface modes and Crown Corporations; provision of secretariat services; compliance with Access to Information/Privacy/Human Rights Acts; short and long-term strategic policy planning and development; economic analysis; research and development; management of provision of financial support for marine, air and surface transportation systems including VIA Rail, the Branch Line Rehabilitation Program, Economic and Regional Development Agreements (ERDAs), highway programs, Newfoundland Railway Containerization Program, ferry services consisting of Marine Atlantic, private ferry services and provincial ferry services, Newfoundland Dockyard Company, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges).

Resource Summaries

The Policy and Coordination Activity accounts for approximately 44.9% of the Department's net total 1988-89 expenditures and 1.6% of the total person-years.

Figure 2-1: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change	For Details See Page
Budgetary				
Strategic Policy and Analysis	6,724	8,401	(1,677)	2-6
Research and Development	15,085	16,600	(1,515)	2-8
Transportation Policy and Financial Support	1,056,994	1,016,472	40,522	2-11
Direction and Coordination	8,860	9,681	(821)	2-16
	1,087,663	1,051,154	36,509	
Non Budgetary				
Loan to St. John's Port Corporation	1,000	1,000	-	2-11
	1,088,663	1,052,154	36,509	
Person-Years	323	349	(26)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are \$36.5 million or 3.5% more than the 1987-88 forecast. The increase is a result of the following factors:

\$ Millions

Budgetary – Departmental Operations

- **Operating:** reduced spending in research and development (\$1.3 million), professional services (\$1.0 million), lower start-up costs for regional offices (\$0.4 million) and staff reductions (\$1.1 million) (3.8)
- **Capital:** increased costs of automating and equipping offices 0.1
- **Grants and Contributions:** increased spending on Economic and Regional Development Agreements (ERDA's) (\$19.9 million), Mirabel/Dorval highway (\$10.0 million), Yellowhead and other highway projects (\$7.0 million), National Safety Code (\$5.4 million), special grain rate payments (\$7.0 million), containerization of Newfoundland freight traffic (\$4.6 million) and increases for private ferry operators (\$0.9 million); offset by completion of a transportation research facility in Manitoba (\$2.3 million) and decreases in support to Montreal Commuter services (\$1.9 million), boxcar rehabilitation (\$8.3 million) and branchline rehabilitation (\$8.8 million) 33.5

Budgetary – Crown Corporations

- Increased payments to Marine Atlantic (\$4.7 million), VIA Rail (\$9.1 million) and Jacques Cartier and Champlain Bridges (\$1.2 million); offset by decreases in payments to Canada Ports Corporation (\$2.2 million), the St. Lawrence Seaway Authority (\$2.0 million), Canadian National Railways for Labour Assistance (\$0.1 million), and discontinuance of subsidies to Canada Harbour Place Corporation (\$4.0 million) 6.7

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 budgetary forecast is \$141.0 or 15.5% greater than the 1987-88 Main Estimates of \$910.1 million. The difference is explained by the following major items:

Budgetary – Departmental Operations

- **Operating:** increased as the result of the Activity assuming responsibility for Economic Research and Ocean Shipping Trades functions from the National Transportation Agency (NTA) – previously the Canadian Transport Commission (CTC) – (\$2.2 million), establishment of regional offices (\$1.6 million) and increased funding for research and development (\$1.3 million); offset by lower travel, professional services and salary costs (\$0.6 million) 4.5
- **Capital:** decreased requirement for funding modernization of computer systems (1.2)
- **Grants and Contributions:** decreases in spending on Newfoundland freight containerization (\$11.2 million), Montreal commuter services (\$11.1 million), ERDA projects (\$10.3 million) branchline rehabilitation work (\$3.0 million) and various forecast spending lapses (\$0.9 million); offset by authorization for highway improvement programs in New Brunswick (\$16.0 million) and Nova Scotia (\$4.0 million), special grain transportation payments (\$19.0 million), boxcar rehabilitation (\$6.3 million) and the National Safety Code (\$1.0 million) 9.8

Budgetary – Crown Corporations

- **Marine Atlantic:** restored funding as required for vessel construction program 23.5
- **Canada Ports Corporation:** deferral of work for the port of Sept-Îles offset by work on the port of Churchill (0.8)
- **Via Rail Canada:** increased funding for operations and capital expenditures offset by decreased funding of labour assistance 102.8
- **St. Lawrence Seaway:** increased spending on rehabilitation of Welland Canal 2.9
- **Jacques Cartier and Champlain Bridges:** increased funding for the first year of a three year traffic safety program 0.9

\$ Millions

- **Canada Harbour Place Corporation:** responsibility to report and control payments transferred from Departmental Administration Activity and higher than expected recovered costs during windup (1.2)
- **Canadian National Railway:** decreased labour assistance to Newfoundland workers (0.2)

Past Financial Performance

Figure 2-2: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Budgetary			
Strategic Policy and Analysis	5,629	5,988	(359)
Research and Development	15,446	13,069	2,377
Transportation Policy and Financial Support	984,164	892,986	91,178
Direction and Coordination	6,666	9,687	(3,021)
	1,011,905	921,730	90,175
Person-years	323	335	(12)

Explanation of Change: Actual financial requirements were \$90.2 million or 9.8% greater than projected in 1986-87 Main Estimates. The major causes for this increase are as follows:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- **Operating:** increased salary costs (\$0.5 million) and transferred handicapped program spending (\$1.2 million); offset by decreased spending on other operating costs (\$2.7 million) (1.0)
- **Grants and Contributions:** lapsed and deferred spending on ERDA projects (\$9.9 million), branchline rehabilitation (\$8.2 million), Maritime highway improvements (\$3.1 million), grants to Montréal commuter services (\$0.9 million), transfer of handicapped program spending to operating costs (\$1.2 million) and various forecast spending lapses (\$0.3 million); offset by increased spending on pension assistance (\$1.4 million) and authorization to

\$ Millions

apply funds towards containerization of
Newfoundland Rail Freight (\$9.4 million), grain
transportation system improvements (\$8.2 million)
and subsidization of the Newfoundland Dockyard
(\$2.4 million) (2.2)

Budgetary – Crown Corporations

- **Canada Ports Corporation:** increased spending on construction of a tug boat and dredging for the Port of Churchill 4.1
- **Marine Atlantic:** increased operating and capital assistance 10.1
- **Via Rail Canada Inc.:** increased funding as a result of cost escalation in services purchased from operating railroads, revenue generation shortfalls and increased labour assistance 35.8
- **St. Lawrence Seaway Authority:** approval for a seven-year, \$175 million rehabilitation program for the Welland Canal 13.2
- **Jacques Cartier and Champlain Bridges:** increased funding for a three-year traffic safety program 1.4
- **Newfoundland Dockyard Company:** compensation to Canadian National for debts incurred to equip this facility 23.6
- **Canada Harbour Place:** increased assistance towards participation in Expo Vancouver '86 4.4
- **Canadian National Railways:** assistance to Newfoundland employees affected by government approved efforts to reduce costs 0.8

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Policy and Coordination, please refer to the following sub-activities:

	Page
A.1 Strategic Policy and Analysis	2-6
A.2 Research and Development	2-8
A.3 Transportation Policy and Financial Support	2-10
A.4 Direction and Coordination	2-16

A.1 Strategic Policy and Analysis

Objective

To recommend corporate options for multi-modal and strategic transportation policies and provide data, forecasts, economic analyses and economic research for policy and program development purposes.

Description

This sub-activity encompasses transportation related economic data bases, forecasting and studies, corporate planning and strategic policy formulation. A department-wide perspective is taken in these activities to ensure compatible forecasts and data bases, consistency among various transportation plans and policies and appropriate inputs and responses to government priorities and objectives.

Economic Analysis: Transportation statistics, forecasts and economic analysis are prepared at national, modal, regional and site levels with the objective of providing managers with data required for planning, strategic and operational policy assessment and decision making. Economic research contributes specialized inputs to managements information base. In addition, frequent requests are received for statistics, forecasts and analyses in support of Departmental objectives.

Strategic Policy: Short and long-term strategic transportation issues are identified and analysed in order to identify and recommend corporate options and priorities to address them. Assistance is provided to implement transportation policies and legislation for approved strategies. In order to carry out this role it is necessary to identify social, economic and institutional trends and their implications, develop specific corporate priorities, challenge policy proposals with respect to these priorities and integrate them into the processes that lead up to major transportation initiatives and legislation.

Resource Summaries

The Strategic Policy and Analysis sub-activity accounts for 0.6% of the financial resources and 16% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-3: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Economic Analysis	4,776	31	5,435	44	3,212	27
Strategic Policy	1,948	20	2,966	24	2,417	28
	6,724	51	8,401	68	5,629	55

1986-87 Financial Performance: Economic Analysis was organized as a separate component of Policy and Coordination in 1986-87. Funds provided in Main Estimates for professional and computer services were lapsed when client organizations were able to absorb their cost.

Figure 2-4: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Economic Analysis	3,212	27	3,693	28	(481)	(1)
Strategic Policy	2,417	28	2,295	27	122	1
	5,629	55	5,988	55	(359)	-

Performance Information and Resource Justification

Due to the primary staff role nature of the Strategic Policy component to the department and the Minister, quantitative measurement of the relationship between the resources applied and performance is inappropriate.

The economic research function of the National Transportation Agency (formerly the Canadian Transport Commission) was transferred to the Economic Analysis component of Policy and Coordination in 1987-88. The resources dedicated to this function are to be decreased from 29 to 13 in 1988-89.

Economic Analysis resources are directed towards providing the Department with timely, accurate and complete management information necessary for effective policy development, planning and performance monitoring. In addition, efforts are directed towards stimulating as much transportation related economic research activity as possible with the limited resources available in order to improve the overall departmental program delivery effectiveness.

A.2 Research and Development

Objective

To plan and conduct research and development activities to assist in implementing federal policies and programs as they apply to transportation, to meet specific Departmental goals for improved access for handicapped and energy conservation and to implement innovation in transportation industry in contribution to the achievement of Departmental objectives.

Description

The present priority in transportation research is early identification and long-term application of emerging technologies in support of Departmental priorities such as safety. Funds are directed to industry and academic research efforts to develop original concepts and to adapt foreign innovations to the Canadian transportation market.

Resource Summaries

The Research and Development sub-activity accounts for 1.4% of the financial resources and 17% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-5: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Research and Development	15,085	55	16,600	62	15,446	62

1986-87 Financial Performance: Actual 1986-87 expenditures were \$2.4 million higher than Main Estimates as the result of departmental resource transfers and under-utilization of 3 P-Y following a staffing freeze for the greater part of the year.

Figure 2-6: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Research and Development	15,446	62	13,069	65	2,377	(3)

Performance Information and Resource Justification

The Department's research and development effort is directed towards stimulating as much research activity as possible within the limited resources available and seeks to optimize the potential benefits of this research in improving transportation safety, economy and effectiveness. Resources are allocated among the different elements of the program according to controlled allotments for core research, energy and ERDA related research.

Research and development activities are prioritized and funded with the aim of achieving timely technological innovation in support of departmental policy, operational, regulatory and procurement objectives; contributing to the related federal objectives in such areas as energy, improved access for handicapped and elderly and industrial and regional development; promoting and facilitating timely technological innovation in the Canadian transportation community; fostering cooperation with other federal departments, other levels of government, industry, universities, other countries and international agencies. The person-year resource requirement is related to total available funding, the number and complexity of projects, their stage in the innovation cycle and the monitoring and diffusion activities involved.

Major outputs of the program are: core (developmental) research, energy conservation, ERDA-related research and applied technology. The core research function encompasses exploratory work focussing on emerging technologies and long-term applications in support of departmental objectives (principally safety) and sector-directed work in support of policy objectives. Tasks under the energy allotment include: conservation, alternative fuels and energy transport. The principal project under the Quebec ERDA sub-agreement is the funding of provincial transportation research through contracts to industry. The Department also acts as a catalyst to research by contributing to the Canadian element of the U.S. Strategic Highway Research Program (C-SHRP), university-based research institutes and university related granting councils.

A.3 Transportation Policy and Financial Support

Objective

To provide policy advice and, where necessary, financial support to achieve departmental objectives in the air, marine and surface modes of transportation.

Description

This sub-activity facilitates the efficient and economical movement of rail freight and passenger traffic, motor carrier traffic, coastal and inland shipping, ferry services, domestic, international and transborder air transportation and Canadian representation in the International Civil Aviation Organization (ICAO) by the following means.

Air Policy and Programs: Provide policy advice to the Department and Minister on domestic and international air transportation issues including the effects of economic regulatory reform on the air industry, air services subsidies, petition's against regulatory decisions, negotiation of international and transborder bilateral air agreements, designation of Canadian carriers for international services; representation before the International Civil Aviation Organization (ICAO); and administration of the Regional, Local and Commuter Services Exchange of Notes (1984) with the United States of America.

Marine Policy and Programs: Provide policy advice to the Department and Minister on national and international marine transportation policies and systems in order to achieve departmental objectives for efficient, economical and effective maritime transportation of people and goods. Financial support is provided to B.C. coastal shipping and ferry services, private Atlantic region ferry services and Newfoundland Dockyard Company.

Subsidies are paid to Marine Atlantic to maintain services guaranteed to Atlantic Canada by Confederation and subsequent agreements. Further capital acquisition support contributions are made for ferry construction, terminal and support facilities and major ship repair or refitting.

Canada Ports Corporation and the St. Lawrence Seaway Authority receive payments towards capital projects deemed necessary for health, safety or maintenance of essential services reasons. Loans are occasionally made from the Consolidated Revenue Fund to local port corporations for commercially viable projects.

The Jaques Cartier and Champlain Bridges Corporation - a subsidiary to the St. Lawrence Seaway Authority - receives operating subsidies to supplement toll revenue, fund a major three-year safety program and pay for major bridge maintenance.

Newfoundland Dockyard Company is receiving assistance over a four year period to ensure the survival of the facility during a downturn in offshore fishing fleet maintenance, the loss of a Russian trawler repair contract and a reduction in the size of the Marine Atlantic fleet.

Surface Policy and Programs: Provide policy advice to the Department and Minister on rail and highway transportation issues including highway related Economic Regional Development Agreements (ERDA), branchline rehabilitation, highway improvement programs, hopper car refurbishing and leasing arrangements, containerization of Newfoundland rail freight, pension and labour adjustment assistance and statutory payments to replace tolls on the Victoria Jubilee Bridge.

Financial support is also provided to: VIA Rail Canada Inc. for operation of rail passenger services that are uneconomical, to finance the acquisition of new equipment, infrastructure improvements and maintenance facilities and to provide labour adjustment assistance to employees affected by government sanctioned efforts to improve efficiency and economy, reduce duplication in services and minimize losses; Canada Harbour Place Corporation for administration of Transport Canada's association with Vancouver's Transpo '86; and Canadian National Railways for labour assistance to Newfoundland employees.

Resource Summaries

The Transportation Policy and Financial Support sub-activity accounts for 97.2% of the financial resources and 31% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-7: Net Expenditures

(thousands of dollars)		Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y	
Budgetary							
Air Policy and Programs	1,577	19	1,459	18	1,219	20	
Marine Policy and Programs	3,607	34	3,820	45	3,660	45	
Marine Atlantic	133,185		128,500		156,201		
Canada Ports Corporation	457		2,688		12,993		
St. Lawrence Seaway Authority	25,400		27,400		13,200		
J. Cartier & Champlain Bridges	7,693		6,465		3,853		
Newfoundland Dockyard Co.	2,400		2,400		25,996		
Grants and Contributions	28,487		26,779		25,820		
Surface Policy and Programs	4,863	47	4,569	50	4,934	54	
VIA Rail	611,925		602,832		535,768		
Canada Harbour Place	-		4,000		13,622		
Canadian National Railways	116		245		813		
Grants and Contributions*	237,284		205,315		186,085		
	1,056,994	100	1,016,472	113	984,164	119	
Non-Budgetary							
St. John's Port Corporation	1,000		1,000				
	1,057,994	100	1,017,472	113	984,164	119	

* Includes statutory payment for Victoria Jubilee Bridge.

1986-87 Financial Performance: 1986-87 performance was marked by many new Crown Corporation initiatives such as: the refinement of VIA Rail's subsidy levels and increased labour assistance; the acquisition of the Newfoundland Dockyard Corporation from Canadian National Railways to become a subsidiary of Marine Atlantic; increased capital investment by Marine Atlantic; commencement of rehabilitation of the Welland Canal by the St. Lawrence Seaway Authority; and increased capital works in the port of Churchill. With the exception of increased deficits for VIA Rail and major maintenance work for Jacques Cartier and Champlain Bridges, the increased spending on Crown Corporations was for capital and/or asset acquisition purposes. Within the grants and contributions program, funding was shifted from ERDA highway projects and branchline rehabilitation to refurbishing hopper cars and financing improvements to the grain transportation system.

The Air Policy and Program component of the Activity was able to carry out 1986-87 expenditure plans with fewer staff and lower operating costs as the result of staffing delays and deferral of policy studies.

The Marine Policy and Programs component were able to partially offset increased grant and contribution costs, over-utilization of person-years and increased dredging costs at facilities provided to private ferry operators, by the deferral or cancellation of capital projects. Savings were also achieved in travel, professional services and other repair costs. Costs associated with contribution agreements with private ferry operators rose at a lower rate than revenues, improving the cost recovery ratio.

Marine Atlantic capital expenditures increased as a result of vessel acquisitions, Canada Ports Corporation increased expenditures on port facilities in Churchill, Manitoba, Federally funded rehabilitation of the Welland Canal commenced for the St. Lawrence Seaway Authority, major maintenance and repair costs increased for the Jacques Cartier and Champlain Bridges and the Newfoundland Dockyard Company was acquired from Canadian National Railways to become a subsidiary of Marine Atlantic.

The Surface Policy and Programs component lapsed funding for salaries, travel and professional services.

VIA Rail Canada's funding reference levels were raised for 1986-87 and subsequent years following re-evaluation of the costs of services performed by other railroads and the level of services to be maintained. In a longer-range plan to control costs, capital expenditures are being maintained and labour assistance provided to employees affected by government sanctioned efforts to reduce staff. Similar efforts to assist labour to adapt to change in Newfoundland are being subsidized through Canadian National Railways.

Spending on grants and contributions decreased slightly as the result of certain highway programs being deferred.

Figure 2-8: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Budgetary						
Air Policy and Programs	1,219	20	1,493	24	(274)	(4)
Marine Policy and Programs	3,660	45	3,111	43	549	2
Marine Atlantic	156,201		146,106		10,095	
Canada Ports Corporation	12,993		8,867		4,126	
St. Lawrence Seaway Authority	13,200				13,200	
J. Cartier & Champlain Bridges	3,853		2,488		1,365	
Newfoundland Dockyard Co.	25,996				25,996	
Grants and Contributions	25,820		26,779		(959)	
Surface Policy and Programs	4,934	54	5,886	56	(952)	(2)
VIA Rail	535,768		500,000		35,768	
Canada Harbour Place	13,622		9,184		4,438	
Canadian National Railways	813				813	
Grants and Contributions*	186,085		189,072		(2,987)	
	984,164	119	892,986	123	91,178	(4)

* Includes statutory payment for the Victoria Jubilee Bridge

Performance Information and Resource Justification

In 1988-89, the resources of the Transportation Policy and Financial support sub-activity are expected to be directed 73% to Crown corporations, 26% to grants and contributions in support of transportation objectives and 1% towards administrative overhead, control and coordination.

Air Policy and Programs: performance is measured in terms of variety and scope of service offerings, both domestically and internationally, as well as financial health of Canadian carriers. In the international sector, some 45 air bilateral agreements have been put in place. Within the framework of the Regional, Local and Commuter Services Exchange of Notes, some 90 applications have been reviewed and 67 new short-haul air services approved between Canada and the U.S.A. About 12-15 rounds of bilateral negotiations for new or revised air service agreements are planned. In the domestic sector, policies are being developed which reflect the new economic regulatory framework arising from the "Freedom to Move" initiative and deficit reduction programs.

Marine Policy and Programs: administers a grants and contributions program for private ferry operators and BC ferry services as well as administering and coordinating subsidies to the following corporations:

Marine Atlantic Inc.: provides ferry and coastal shipping capacity for movement of freight, vehicles and passengers in Atlantic Canada. It is expected that the Corporation will move 2.4 million auto equivalent units (AEU) for a subsidy of \$47.35 each AEU in 1987. A 14% decline from the subsidy per AEU is attributable to new vessels entering service. The *M.V. Caribou*, *M.V. Atlantic Freighter* and *M.V. Northern Ranger* entered service in 1986 and the *M.V. Joseph and Clara Smallwood* will enter service in 1989. The Corporation's overall performance is measured in terms of cost recovery and the ability of management to deliver planned capacity at expected cost with adequate levels of client satisfaction.

Canada Ports Corporation: will receive \$0.5 million in capital subsidies for projects that are considered necessary in order to maintain services to improve facilities or for health and safety reasons. Financially independent ports occasionally borrow from the government for capital projects offering a positive rate of return and definite user commitment. St. John's Port Corporation is receiving a \$1.0 million loan in 1987 and in 1988 to complete port development.

St. Lawrence Seaway Authority: will receive \$25.4 million in the third year of a program totalling \$175 million over seven years in support of capital works and maintenance to rehabilitate canal walls, locks and support structures of the Welland Canal.

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Corporation: administers two bridges over the St. Lawrence Seaway and part of the Bonaventure autoroute. Partial cost recovery is achieved from tolls on the Champlain bridge with remaining costs subsidized by an expected \$5.9 million in 1988-89. In addition, a \$1.8 million subsidy will be paid to finance improvements in safety programs. Tolls have not been increased since 1962 and are increasingly deficient in the face of rising repair, maintenance and surveillance costs. Alternative responses to this increased cost pressure are currently under consideration.

Newfoundland Dockyard Company: will provide essential fleet repair services to locally-based vessels, offshore trawlers and vessels of Marine Atlantic, but is expected to operate below capacity from 1986-87 to 1989-90 and to require financial assistance during the restructuring of the company.

Surface Policy and Programs: administers subsidies to Via Rail and manages the grants and contributions programs described below:

VIA Rail Canada Inc.: in 1988-89, expects to provide rail passenger services for 6.0 million passengers travelling 2.1 billion passenger-kilometers across Canada. Performance is measured in the ability of the Corporation to fill seats (expected occupancy rate 52.0%), generate revenue and control costs, improving cost recovery (29.3%) and reduce operating subsidies per passenger.

Grants and Contributions: administered by Surface Policy and Programs are grouped by purposes, as follows:

- **Grain Transportation:** contributions are made towards rehabilitation of branch lines (\$48.5 million), hopper car leasing (\$17.2 million), and special assistance to freight rates charges to grain producers (\$26.0 million).
- **Highway Transportation:** financial assistance is provided within the context of ERDA sub-agreements and other bilateral agreements (expected to reach \$99.4 million in 1988-89) and Yellowhead highway program (\$18 million) in order to improve interprovincial connections and assist economic development in regions that have fallen behind national standards or serve as bridges between isolated population concentrations.
- **Newfoundland Railway Containerization:** financial support is provided to an intermodal containerized freight system. This \$10.4 million program is intended to increase carriers' cost recovery on each ton of freight, increase the market share of rail freight and reduce transit, pickup and delivery times to Newfoundland destinations.
- **Other Grants and Contributions:** include such items as assistance to Montreal Commuter services (\$4 million), contributions in support of a National Motor Carrier Safety Code (\$6.4 million), assistance to pensions of former employees of Newfoundland and Intercolonial and PEI railways (\$4.0 million), statutory payments for the Victoria Jubilee Bridge (\$3.5 million) and support to research projects, educational and industry associations. The level of funding for such items fluctuates yearly.

A.4 Direction and Coordination

Objective

To provide direction and overall management to the Policy and Coordination Activity; represent the Minister and Deputy Minister at the regional level; provide executive services of financial assessment, administrative services and resource management; and coordination services of departmental secretariat, Crown Corporation policy, intergovernmental relations and transportation of the disabled.

Description

This sub-activity provides, for the other sub-activities of the Policy and Coordination Activity, the Deputy Minister and Minister, direction and management decisions with respect to goals, objectives and performance targets and services such as regional coordination and consultation with stakeholders, coordinating replies to correspondence and requests under the Access to Information Act, policy and financial assessments, overall coordination of Crown Corporation shareholder responsibilities, controlling payments against specialized contribution procedures or regulations, providing purchasing and personnel liaison services, etc.

Direction: constitutes the office of the ADM and Associate ADM, Regional Directors and Executives Services which provide overall direction to the Policy and Coordination Activity by bringing together the various expertises that are consulted in the formulation of policy, exercising financial control and providing delegated services on behalf of modal directors, Economic Analysis, Coordination, Personnel, Finance and Administration.

Coordination Group: acts as the Departmental Secretariat, advises the Minister on shareholder duties towards Crown Corporations that are not heavily appropriations dependant, coordinates industrial and inter-government relations and manages programs that assist the transportation of the handicapped.

Resource Summaries

The Direction and Coordination sub-activity accounts for 0.8% of the financial resources and 36% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-9: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Direction	925	13	854	13	1,734	15
Regional Directors	1,661	38	2,199	25	141	2
Coordination	6,274	66	6,628	68	4,791	70
	8,860	117	9,681	106	6,666	87

1986-87 Financial Performance: Lapses in funding provided to the Direction component in 1986-87 Main Estimates for communications and professional services were partially offset by initial spending on Regional Offices. The Coordination component lapsed \$1.2 million provided for ERDA sub-agreements administration, \$1.2 million intended for assistance to the disabled and \$0.5 million in salaries.

Figure 2-10: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Direction	1,734	15	1,989	15	(255)	-
Regional Directors	141	2			141	2
Coordination	4,791	70	7,698	77	(2,907)	(7)
	6,666	87	9,687	92	(3,021)	(5)

Performance Information and Resource Justification

Resources are allocated to Direction and Regional Director components primarily for person-years and salaries to plan, manage and control the overall Activity and to provide a regional corporate focal point for the Deputy Minister.

In carrying out this role, Direction, Regional Directors and Executive Services provide the following outputs: direction and management decisions with respect to goals, objectives and performance targets; coordination and consultation with stakeholders, specific program delivery, regional statistics and forecasts and economic studies through seven regional offices; reviews and document processing services for departmental, Ministerial, Treasury Board and Order-in-Council decision documents having financial implications; economic and financial assessments of program delivery proposals and planning documents for Crown Corporations which are not normally appropriations dependant; and resource management, personnel, materiel management, finance and administrative services.

Resources are allocated to the Coordination component for salaries, policy studies, publicity and publishing and the disabled program. Coordination provides the following outputs: manage the Crown Corporation planning cycle, provide a coordination point for cabinet documents and policy initiatives, implement government policies and exercise the Minister's shareholder privileges/responsibilities for

transport Crown Corporations that are not normally appropriation dependant; propose, implement, administer and enforce accessibility regulations, assist carriers through selected assistance programs and promote public education and awareness of handicapped persons' transportation needs; control, analyse, distribute and act on all ministerial correspondence, briefing material, requests under the Access to Information Act, legal and policy documentation requirements; and coordinate intergovernmental and industry dealings with the department through delegated or interdepartmental programs such as the ERDAs by serving as a conduit and arranging the required participation of different groups, accumulating data and reporting, liaising with regional policy and coordination offices and organizing conferences, forums and similar consultative processes.

B. Marine/Canadian Coast Guard

Objective

To ensure the provision of operational policies and programs for the use of water transportation interests in order to contribute to the safe, efficient and economical conduct of marine activities in waters under the jurisdiction of the Government of Canada; and, where appropriate, to develop, operate and maintain specific elements of the marine transportation system.

Description

The Marine/Canadian Coast Guard activities encompass the provision of marine navigation systems, including short and long range navigational aids, waterways, vessel traffic services, safety and public correspondence communications; the provision of route assistance through ice-infested waters; monitoring and control of potentially hazardous ice conditions; provision of facilities and services in support of other departments and agencies; coordination of the resupply of northern settlements; support of arctic research and development; direct services as part of the Federal Government's commitment to marine search and rescue, enhanced by the use of the Canadian Marine Rescue Auxiliary organizations; promotion of boating safety; development, promulgation and enforcement of policies, regulations and standards relative to marine transportation; emergency planning and pollution clean-up; and the development, administration and maintenance of public harbours and ports.

The Canadian Coast Guard delivers its services through a decentralized operational structure consisting of five regional headquarters. The regions, in turn, operate 11 main bases and five sub-bases. Figure 2-11 displays the regional boundaries and the location of all bases and sub-bases.

Figure 2-11: Canadian Coast Guard Bases and Sub-Bases



Also included and enabled through Crown Corporations and other entities are the provision of pilotage services within Canadian waters; the development, operation and maintenance of nine commission harbours; and the operation of the vessel *M.V. Arctic*, by Canarctic Shipping Company Ltd.

Resource Summaries

The Marine/Canadian Coast Guard Activity accounts for approximately 26.6% of the Department's net total 1988-89 expenditures and 30.1% of the total person-years.

Figure 2-12: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change	For Details See Page
Marine Navigation Systems	318,575	329,986	(11,411)	2-27
Icebreaking and Arctic Operations	129,732	115,541	14,191	2-32
Marine Regulatory	32,439	33,317	(878)	2-36
Marine Search and Rescue	74,561	82,123	(7,562)	2-39
Public Harbours and Ports	75,048	47,169	27,879	2-43
Direction and Administration	8,923	8,799	124	2-45
Canarctic Shipping Co. Ltd.	4,751	6,100	(1,349)	2-47
Pilotage Services	-	3,089	(3,089)	2-50
	644,029	626,124	17,905	
Departmental Operations				
Authorized person-years	6,169	6,160	9	

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are \$17.9 million or 2.9% greater than the 1987-88 forecast expenditures. The increase is a result of the following factors:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

Operating Expenditures:

- price increases for salaries and wages and employee benefit plans (\$10.3 million) partially offset by a shortfall in the salary allowance reserve account in 1987-88 (\$4.0 million) and an adjustment to other personnel costs 5.5
- increase in salary component for helicopter services provided by the Aviation Activity 0.3
- increase in person-years (12) and dollars to carry out increased investigations in connection with Occupational Health and Safety 0.5

	<u>\$ Millions</u>
● reduction in person-years (3) and dollars associated with the Northern Oil and Gas Action Plan (NOGAP) and the transfer to National Defence for the National Search and Rescue Secretariat	(0.3)

Capital Expenditures:

● increase due to start-up of new projects under the Harbours and Ports Asset Management Plan and other minor changes	20.3
---	------

Grants and Contributions:

● decrease associated with the near completion of the Laviolette Bridge Pier Protection Plan	(4.0)
--	-------

Budgetary – Crown and other Corporations

● financial self-sufficiency planned for the four Pilotage Authorities in 1988-89	(3.1)
● reduced financial requirement for Canarctic Shipping Co. Ltd.	(1.3)

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 forecast is \$78.2 million or 11.1% lower than the 1987-88 Main Estimates of \$704.3 million. This difference is explained by the following major items:

Budgetary – Departmental Operations \$ Millions

Operating Expenditures:

● shortfall in salaries and wages due to retroactive pay increases and summer students	3.4
● increase in other personnel costs due to additional severance pay requirements and payment for annual leave	1.6
● transfer of resources in connection with cost recovery (5 py's) and the National Search and Rescue Secretariat (4 py's)	(0.6)
● additional resource requirements with respect to the continued operation of Argentia VTS (8 py's) and implementation of the Occupational Health and Safety Program (10 py's)	1.1
● other minor savings	(1.0)

Capital Expenditures:

- imposed freeze on capital spending due to project postponement and changes in departmental priorities (81.9)
- changes in cash flow as a result of project delays (3.6)

Grants and Contributions:

- reduction in cash flow for the Laviolette Bridge Pier Protection Program (2.0)

Budgetary – Crown and other Corporations

- increase in operating deficit of Canarctic Shipping Co. Ltd. due to a reduction in the number of planned voyages and tonnage carried 1.7
- requirement for financial support for the Atlantic, Laurentian and Great Lakes Pilotage Authorities 3.1

Past Financial Performance**Figure 2-13: 1986-87 Financial Performance**

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Budgetary			
Marine Navigation Systems	355,765	466,986	(111,221)
Icebreaking and Arctic Operations	125,060	126,650	(1,590)
Marine Regulatory	30,712	35,195	(4,483)
Marine Search and Rescue	83,936	70,781	13,155
Public Harbours and Ports	61,652	85,136	(23,484)
Direction and Administration	9,553	24,061	(14,508)
Canarctic Shipping Co. Ltd.	4,777	2,116	2,661
Pilotage Services	1,742	-	1,742
	673,197	810,925	(137,728)
Departmental Operations			
Authorized person-years	6,184	6,213	(29)

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately \$137.7 million or 17% less than the Main Estimates. This was due to:

\$ Millions

Budgetary – Departmental Operations

Operating Expenditures:

- reductions in overtime, ship refit, dredging and fuel to meet commitment to deficit reduction program (13.6)
- other minor savings (4.7)

Capital Expenditures:

- internal reallocation of funds due to project delays and other priorities (106.0)
- savings resulting from lower project costs, project postponement and slippage (17.8)

Budgetary – Crown and other Corporations

Payments to Crown and other Corporations

- requirement for financial support for Laurentian and Atlantic Pilotage Authorities 1.7
- increase in operating deficit for Canarctic Shipping Company Ltd. 2.7

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Marine/Canadian Coast Guard, please refer to the following sub-activities:

	Page
B.1 Marine Navigation Systems	2-24
B.2 Icebreaking and Arctic Operations	2-31
B.3 Marine Regulatory	2-35
B.4 Marine Search and Rescue	2-38
B.5 Public Harbours and Ports	2-42
B.6 Direction and Administration	2-45
B.7 Canarctic Shipping Co. Ltd.	2-47
B.8 Pilotage Services	2-49

B.1 Marine Navigation Systems

Objective

To ensure the provision, operation and maintenance of a national marine navigation system to contribute to the safe, efficient and economical movement of vessels in Canadian and designated international waters.

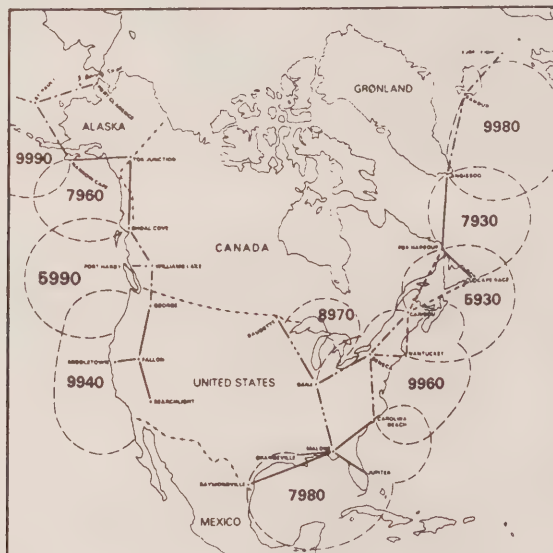
Description

The sub-activity facilitates this objective by the following means:

Short Range Aids to Navigation: A network of fixed, floating and short range electronic aids, such as buoys, lighthouses, range-lights and racons, that assist mariners in determining their positions with relation to land and hidden dangers in order to reduce the navigational risk of vessel groundings and vessel transit time. Major operating tasks are to determine the marine aids needed and to develop, place, operate and maintain these aids which requires substantial support from the Coast Guard fleet of vessels and aircraft.

Long Range Aids to Navigation: Radio location systems, such as Loran "C" and radio beacons, are provided to assist mariners in determining their positions where short range aids to navigation are not practical.

Figure 2-14: North American Coverage of Loran C chains



Canadian Funded Stations: Port Hardy, B.C., Williams Lake, B.C., Fox Harbour, Lab., Cape Race, Nfld.

Waterways Development, Maintenance and Protection: The provision and maintenance of improved waterways to established parameters in support of commercial vessel movement to ensure unobstructed passage of vessels and protection of the public right of navigation in all navigable waters of Canada. This service involves channel training works (siltation prevention), channel proving (sounding/sweeping), main channel dredging, shore erosion protection, maintenance and operation of the Canso Canal, approval of structures (works) that could obstruct the public right of navigation, removal of wrecked vessels or works obstructing navigation, custody and disposal of wrecks, resolution of complaints on interference/obstruction to navigation.

Vessel Traffic Services: The primary objective of this component is to contribute to an appropriate level of safety for marine traffic in selected Canadian and designated international waters by facilitating its expeditious movement, while reducing the risk to vessels, lives, property and the environment. Vessel Traffic Services is responsible for the management of vessel traffic in selected ports, riverine and coastal waters by the provision of information, advice and direction through interactive communication and monitoring systems. Vessel Traffic Services is also responsible for the screening of vessels entering Canadian waters for defects, deficiencies and compliance with Canadian Acts and regulations through the Eastern Canada Traffic System (ECAREG), the Arctic Canada Traffic System (NORDREG) and the Western Canada Traffic System (WESTREG), which are mandatory, voluntary and informal reporting and clearance systems respectively, through Coast Guard Radio Station (CGRS) Systems. Finally, Vessel Traffic Services provide marine safety information through publications in the forms of the Lists of Lights and the weekly and annual editions of Notices to Mariners, CGRS broadcasts and in response to requests.

Figure 2-15: Vessel Traffic Services Coverage



Safety and Public Correspondence Communications: The provision of a ship/shore maritime mobile communications service through a national network of Coast Guard radio stations, both manned and remote controlled. The primary role is to provide shipping in Canadian and adjacent waters with a safety service that meets the requirements of the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention, by maintaining a continuous listening watch on the distress and calling frequencies to detect radio transmissions from mariners in distress. The secondary role is to provide administrative and commercial communications services through a public correspondence service and to provide the communications service required for the command and control of the Canadian government's civilian fleet.

Figure 2-16: Coverage Provided by Coast Guard Radio Stations



Resource Summaries

The Marine Navigation Systems sub-activity accounts for approximately 49% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 56% of the total person-years.

Figure 2-17: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Short Range Aids to Navigation	138,643	2,207	136,771	2,207	125,813	2,211
Long Range Aids to Navigation	7,234	90	7,212	90	6,599	84
Waterways Development, Maintenance and Protection	31,323	203	41,510	203	31,981	190
Vessel Traffic Services	24,933	411	24,386	411	23,693	421
Safety and Public Correspondence Communications	33,582	523	33,547	523	33,392	558
Operating expenditures*	235,715	3,434	243,426	3,434	221,478	3,464
Capital expenditures	84,266	-	87,977	-	135,520	-
Total expenditures	319,981	3,434	331,403	3,434	356,998	3,464
Revenue credited to vote	1,406	-	1,417	-	1,233	-
Net resource requirements	318,575	3,434	329,986	3,434	355,765	3,464

* Includes grants and contributions of \$2,090,000 in 1988-89; \$6,059,500 in 1987-88 and \$642,950 in 1986-87. See page 3-45 for details.

The reduction in operating costs relates to lower dredging requirements (see figure 2-21) and the near completion of the Laviolette Bridge Pier Protection Program resulting in a reduced contribution requirement. These savings are partially offset by price increases for salaries and wages.

1986-87 Financial Performance: The savings in operating costs resulted from lower salaries and wages due to reduced person-year utilization associated with vessel manning and reductions in fuel and refit costs as part of the deficit reduction program. These savings were partially offset by additional dredging requirements.

As well, due to changing departmental priorities and project delays, capital spending was considerably lower than anticipated.

Figure 2-18: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Short Range Aids to Navigation	125,813	2,211	150,607	2,386	(24,794)	(175)
Long Range Aids to Navigation	6,599	84	10,260	125	(3,661)	(41)
Waterways Development, Maintenance and Protection	31,981	190	26,101	226	5,880	(36)
Vessel Traffic Services	23,693	421	24,234	440	(541)	(19)
Safety and Public Correspondence Communications	33,392	558	30,789	483	2,603	75
Operating expenditures	221,478	3,464	241,991	3,660	(20,513)	(196)
Capital expenditures	135,520	-	226,923	-	(91,403)	-
Total expenditures	356,998	3,464	468,914	3,660	(111,916)	(196)
Revenue credited to vote	1,233	-	1,928	-	(695)	-
Net resource requirements	355,765	3,464	466,986	3,660	(111,221)	(196)

Performance Information and Resource Justification

Short Range Aids to Navigation: The network consists of approximately 13,200 floating aids (buoys) and 9,900 land-based aids, of which 266 are major lighthouses and 105 are racons. The locations of aids are shown on charts, and the positions and characteristics of lighted aids are in the Lists of Lights, Buoys and Fog Signals, both of which references are used by ships in Canadian waters. The Canadian marine navigation system is in accordance with the international system adopted by the International Association of Lighthouse Authorities.

Figure 2-19 shows the actual and planned results for the main indicators of operational effectiveness, along with the key underlying variables affecting the resource requirements.

Figure 2-19: Performance Data - Short Range Aids to Navigation

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
% of time aids in operation	99.5	99.5	97.4
Average response time to restore outages (in days)	5.2	5.2	5.1
Number of short range aids	22,659	22,644	23,125
Fleet-ship time (in days)	8,129	8,789	8,837

Long Range Aids to Navigation: The radio location system consists of 81 radio beacons and a long-range electronic navigational aids system, Loran "C". Figure 2-20 displays the actual and planned results for the main indicators of operational effectiveness. The reduction in the possible number of hours equipment is available and the associated reduction in the number of maintenance hours results from the implementation of the National Radio Beacon Program which reduced the number of beacons from 95 in 1987-88.

Figure 2-20: Performance Data – Long Range Aids to Navigation

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Possible number of hours equipment available	688,195	889,585	990,776
Equipment availability (%)	99.8	99.8	99.8
Number of maintenance hours	10,420	11,817	13,009

Waterways Development, Maintenance and Protection: The Coast Guard's dredging program involves main shipping channels and approach channels to ports and harbours. Dredging programs are carried out in each Coast Guard region for general maintenance of the channels to specified dimensions and the provision of new channels in response to requests from local and regional interests seeking waterway improvements for trade expansion. Public Works Canada (PWC) carries out the dredging on Coast Guard's behalf using PWC equipment or contracting with private dredging firms.

In addition, water-depth sounding is conducted to provide data for dredging operations and to determine periodically the status of the channels. PWC carries out sounding work on behalf of Coast Guard, except in the St. Lawrence and Saguenay Rivers, where Coast Guard equipment is employed to sound approximately 7,500 hectares annually.

On average, the Canso Canal is kept open between 280 and 295 days a year and provides transit for some 2,600 vessels.

Figure 2-21 displays the actual and planned results for the main indicators of operational effectiveness.

Figure 2-21: Performance Data – Waterways Development, Maintenance and Protection

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of square kilometres sounded	203.7	226.3	234.5
Number of cubic metres dredged	3,397,917	5,868,000	5,721,300
Number of Navigable Water Protection (NWP) Applications processed	2,275	2,090	1,628

Vessel Traffic Services: This service is operated on a 24-hour, 7 days-a-week basis using 15 vessel traffic and information centres, including one seasonal, across Canada.

Operational effectiveness is based on the percentage of time the referenced system is available. The average availability is 99.8% for VHF systems and 99.6% for Radar Systems. These levels of service have been met consistently to date and no changes are anticipated.

Figure 2-22 displays the actual and planned results pertaining to the number of operating position hours, which is a key resource variable, and the number of ship movements in the VTS Zones.

Figure 2-22: Performance Data - Vessel Traffic Services

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of ship movements in VTS Zones	479,000	474,000	470,128
Number of operating position hours	399,400	408,160	442,984

Safety and Public Correspondence Communications: There are 33 radio stations that are staffed and 123 transmitting and receiving sites that are remote controlled. These stations operate on a 24-hour, 7 days-a-week basis.

Operational effectiveness is assessed primarily by the degree to which communications equipment is functioning. For the past years, a 99.7% level of equipment availability was achieved. It is planned to maintain this level of effectiveness for 1988-89.

Figure 2-23 displays the actual and planned results for the major impact indicator and a key resource variable.

Figure 2-23: Performance Data - Safety and Public Correspondence Communications

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of distress messages detected	6,546	6,446	6,285
Number of messages and radio telephone calls	1,660,800	1,660,800	1,671,051

Revenue: Revenue credited to the vote is generated from employee deductions for rental housing, Prescott shops operation and recoveries from Environment for marine telecommunications services and Fisheries and Oceans for marine helicopter services. Revenues for a radio message service provided to the private sector (estimated at \$2.3 million for 1988-89) is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

B.2 Icebreaking and Arctic Operations

Objective

To ensure the provision, operation and maintenance of icebreaking ships, facilities and services to facilitate the safe and efficient movement of marine traffic through or around ice-infested waters; to support marine-related activities and other government objectives in the Canadian Arctic; and to minimize the effect of flooding caused by ice jams on the upper St. Lawrence River.

Description

The sub-activity facilitates this objective by the following means:

Route Assistance Through Ice-Infested Waters: This service involves the escorting of ships through ice-covered waters on the east coast, in the Gulf of St. Lawrence and the Great Lakes during the winter months and in the Arctic during the summer months. Specific harbours are also opened on request to facilitate movement of cargo and fishing vessels.

Ice Management: Icebreakers monitor and control ice in the St. Lawrence River below Montreal to facilitate the orderly circulation of ice and thus prevent damage to, or loss of, property threatened by flood.

Eastern Arctic Sealift: An annual Eastern Sealift is coordinated by Coast Guard to provide food, materials, fuel and equipment to northern settlements and defence sites.

Figure 2-24: Eastern Arctic Discharge Sites



Support to Other Government Departments and Agencies: Vessels and aircraft are provided to support specific operations of other government departments and agencies. The most significant of these services are the charter of the CCGS *John Cabot* to Teleglobe Canada and the provision of ships to the Department of Fisheries and Oceans for hydrographic work in the Arctic.

Resource Summaries

The Icebreaking and Arctic Operations sub-activity accounts for approximately 20% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 18% of the total person-years.

Figure 2-25: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Route Assistance through Ice-infested Waters	78,297	863	77,354	864	72,629	803
Ice Management	5,724	65	5,653	65	7,879	112
Eastern Arctic Sealift	13,757	11	13,708	11	11,545	9
Support to Other Government Departments & Agencies	11,919	162	11,705	162	16,220	187
Operating expenditures	109,697	1,101	108,420	1,102	108,273	1,111
Capital expenditures	33,621	-	20,672	-	27,685	-
Total expenditures	143,318	1,101	129,092	1,102	135,958	1,111
Revenue credited to vote	13,586	-	13,551	-	10,898	-
Net resource requirements	129,732	1,101	115,541	1,102	125,060	1,111

The increase in operating costs relates to price increases for salaries and wages.

1986-87 Financial Performance: The increase in operating costs was due to the Arctic Waters Regulatory Program and the increased cost of shipping additional cargo under the Eastern Arctic Sealift, which resulted in higher revenue credited to the vote.

The lower capital spending was due to a change in cash flow for the life extension of the CCGS *Sir John A. MacDonald*.

Figure 2-26: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Route Assistance through						
Ice-infested Waters	72,629	803	68,694	826	3,935	(23)
Ice Management	7,879	112	8,735	117	(856)	(5)
Eastern Arctic Sealift	11,545	9	7,513	9	4,032	-
Support to Other Government						
Departments & Agencies	16,220	187	16,048	190	172	(3)
Operating expenditures	108,273	1,111	100,990	1,142	7,283	(31)
Capital expenditures	27,685	-	32,382	-	(4,697)	-
Total expenditures	135,958	1,111	133,372	1,142	2,586	(31)
Revenue credited to vote	10,898	-	6,722	-	4,176	-
Net resource requirements	125,060	1,111	126,650	1,142	(1,590)	(31)

Performance Information and Resource Justification

Route Assistance Through Ice-Infested Waters: To respond to the requirement for icebreaking assistance, seven heavy icebreaking vessels are employed. These units are complemented by those aids-to-navigation vessels that have icebreaking capability. Statistical performance data are shown in Figure 2-27.

Figure 2-27: Performance Data - Route Assistance Through Ice-Infested Waters

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Miles of channel breakouts	21,098	21,458	18,372
Miles of ferry route breakouts	6,709	6,709	2,675
Number of harbour breakouts	862	864	764
Number of vessels escorted	1,540	1,522	1,245

In addition, approximately 786,000 km of ice information is covered each year.

The provision of route assistance through ice-infested waters utilizes approximately 2,400 days of ship time. The 1988-89 Estimates and the 1987-88 Forecast are based on average ice conditions experienced in the areas served over the past years. Actual resource requirements will vary if actual ice conditions depart significantly from the average.

Ice Management: Approximately 3,500 miles of channel/track breakouts are performed annually to control the ice build-up. Figure 2-28 displays the key underlying variables which affect the resource requirements.

Figure 2-28: Performance Data - Ice Management

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Fleet-ship time (days)	386	386	411
Fleet-helicopter time (hours)	607	607	476

Eastern Arctic Sealift: Forty communities and outposts in the Eastern Arctic are normally resupplied by sea on an annual basis. Total tonnage of cargo booked and delivered has been increasing annually, with a projected amount of 50,696 tons for 1988-89.

Support to Other Government Departments and Agencies: Figure 2-29 sets out the performance data for the services offered under this function.

Figure 2-29: Performance Data - Support to other Government Departments and Agencies

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of responses to requests	49	50	46
Fleet-ship time (days)	441	441	352
Fleet-helicopter time (hours)	1,308	1,070	2,096

Revenue: Revenue credited to the vote arises from the co-ordination of the annual delivery of equipment and supplies to the Eastern Arctic (contracted through the private sector). In addition, revenue of \$8.1 million is credited to the Consolidated Revenue Fund from the charter of the cable ship CCGS *John Cabot*, for transatlantic cable repair work, which is performed for Teleglobe Canada on a full cost-recovery basis.

B.3 Marine Regulatory

Objective

To develop, promulgate and ensure the implementation of Marine regulations to contribute to marine safety and environmental protection, and to mitigate the effects of ship-source pollution, and to ensure the provision of a long-term program of workplace safety in the Marine Industry.

Description

The sub-activity facilitates this objective by the following means:

Ship Safety: This organization administers on behalf of the Minister, those parts of the Canada Shipping Act involving all aspects of the programs for ship safety and ship-source pollution. This function involves the development and enforcement of Marine regulations for Canadian ships and those of foreign registry operating in Canada; the assessment and design approval of all commercial shipping encompassing passenger, oil drilling rigs and their support craft, tugs, fishing vessels and cargo ships to ensure safety and seaworthiness; and the registration of ships and licensing of vessels. The organization also approves designs, inspects, registers, and licenses special purpose vehicles (such as ACVs) and examines and certifies officers and crews to ensure that ships are manned with competent personnel. Under the pollution prevention function, regulations are developed and ships inspected to reduce incidents of ship-source pollution in Canadian waters, and to ensure that Canadian ships satisfy International Pollution Prevention Convention requirements. Investigations are also carried out to obtain evidence for prosecution purposes, where ship-source pollution occurs. On behalf of the Minister of Labour, the organization is responsible for the occupational safety and health program in the Marine sector and for coordinating the Coast Guard's responsibility with Labour Canada for national delivery of the program. This program ensures that the requirements for workplace safety and health in the Marine Industry are met, as prescribed in Part IV of the Canada Labour Code and its consequent Marine Occupational Safety and Health (OSH) Regulations, the program also incorporates the administration of existing OSH-related provisions of the Canada Shipping Act and its regulations.

Emergencies: This organization is involved in the clean-up of pollution from shipping and acts as a resource agency in marine pollution incidents from other sources. The organization evaluates, acquires and maintains the Coast Guard's pollution countermeasures equipment and regularly provides exercises for Coast Guard and other personnel.

Resource Summaries

The Marine Regulatory sub-activity accounts for approximately 5% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 8% of the total person-years.

Figure 2-30: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Ship Safety	25,274	413	24,321	401	22,411	397
Emergencies	4,850	61	4,787	61	5,531	69
Operating expenditures*	30,124	474	29,108	462	27,942	466
Capital expenditures	2,336	-	4,230	-	2,770	-
Total expenditures	32,460	474	33,338	462	30,712	466
Revenue credited to vote	21	-	21	-	-	-
Net resource requirements	32,439	474	33,317	462	30,712	466

* Includes grants of \$14,117 in 1988-89, 1987-88 and 1986-87. See page 3-45 for details.

The increase in operating costs results from additional person-years that are required to carry out investigations relating to the Occupational Health and Safety Program and price increases for salaries and wages.

1986-87 Financial Performance: The reduction in operating costs resulted from the elimination of the oil pollution contingency as part of the deficit reduction program, but was partially offset by the over-utilization of person-years and related salary costs.

The savings in capital expenditures were due to delays in the start of several projects.

Figure 2-31: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Ship Safety	22,411	397	22,717	395	(306)	2
Emergencies	5,531	69	6,983	62	(1,452)	7
Operating expenditures	27,942	466	29,700	457	(1,758)	9
Capital expenditures	2,770	-	5,495	-	(2,725)	-
Total expenditures	30,712	466	35,195	457	(4,483)	9
Revenue credited to vote	-	-	-	-	-	-
Net resource requirements	30,712	466	35,195	457	(4,483)	9

Performance Information and Resource Justification

Ship Safety: Of the 39,173 vessels registered in Canada, 5,600 are subject to statutory inspections. In addition, it is anticipated that the Port State Control agreement will involve the inspection of approximately 1,200 foreign vessels at Canadian ports. Delivery of the Occupational Safety and Health Program, on behalf of Labour Canada, involves the investigation of approximately 1,500 accidents per year. The extra duties necessitated by the administration of this program results in a requirement of 24 person-years. To meet the Branch's responsibilities, 315 inspectors and examiners are employed in Ottawa, the five regional headquarters and thirty district offices throughout Canada. Figure 2-32 shows statistical information.

Figure 2-32: Performance Data – Ship Safety

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of inspections	29,370	29,332	28,244
Number of examinations	13,400	13,450	12,790
Number of plans examined	8,639	8,568	7,784

Emergencies: To respond to clean-up requirements, the Coast Guard has a core of 55 employees located in headquarters, regional and district offices of the Canadian Coast Guard. Since all clean-up operations are carried out on a cost recovery basis, only salary and equipment maintenance costs are included in the appropriation. Figure 2-33 shows the actual and planned results for the main indicators of operational effectiveness.

Figure 2-33: Performance Data – Emergencies

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of pollution incident reports received	1,991	1,966	2,027
Number of pollution incident reports actioned	159	150	164
Number of personnel trained	950	1,190	1,065
Number of student hours of instruction	11,240	19,940	11,068
Number of pollution response centres	54	54	54

Revenue: Approximately \$2.8 million will be recovered from the private sector for inspections and examinations by the ship safety element. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

B.4 Marine Search and Rescue

Objective

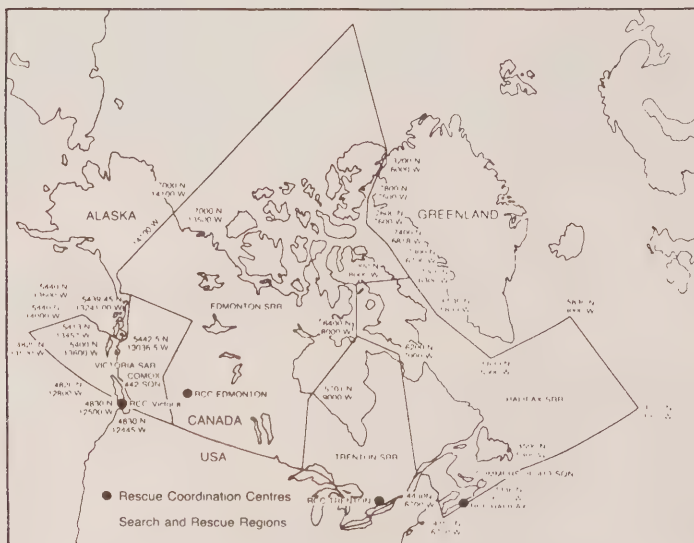
To ensure the provision of a Coast Guard search and rescue capability in Canadian waters of the Great Lakes and St. Lawrence System and those provided for under the international conventions and to promote safety to the marine public, in order to minimize loss of life and injury, including where possible and directly related thereto, to make reasonable effort to minimize damage to, or loss of, property.

Description

The sub-activity facilitates this objective by the following means:

Search and Rescue Operations: Dedicated search and rescue units and associated facilities are provided, in conjunction with the Department of National Defence. Figure 2-34 displays the Search & Rescue Regions in Canada and the location of the Rescue Co-ordination Centres.

Figure 2-34: Search and Rescue Regions and Rescue Co-ordination Centres



Search and Rescue Prevention: Small-craft boating safety is promoted through educational programs designed to foster increased public awareness of safety-related matters.

Canadian Marine Rescue Auxiliary: To complement the Search and Rescue operations, the Coast Guard promotes and supports the activities of the Canadian Marine Rescue Auxiliary, which provides search and rescue capability and participates in boating safety programs across the country.

Resource Summaries

The Marine Search and Rescue (SAR) sub-activity accounts for approximately 12% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 15% of the total person-years.

Figure 2-35: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Search and Rescue Operations	59,366	918	58,299	920	50,471	880
Search and Rescue Prevention	2,996	33	2,951	33	3,163	28
Canadian Marine Rescue Auxiliary	1,924	13	1,907	13	1,406	15
Operating expenditures *	64,286	964	63,157	966	55,040	923
Capital expenditures	10,306	-	18,997	-	28,896	-
Total expenditures	74,592	964	82,154	966	83,936	923
Revenue credited to vote	31	-	31	-	-	-
Net resource requirements	74,561	964	82,123	966	83,936	923

* Includes grants and contributions of \$1,250,000 in 1988-89 and 1987-88, and \$696,685 in 1986-87. See page 3-45 for details.

The increase in operating costs is due to price increases for salaries and wages but is partially offset by a reduction in person-years which have been transferred to the National Search and Rescue Secretariat under the Minister for National Defence.

1986-87 Financial Performance: The increase in operating costs was due to the over-utilization of person-years, which resulted from the unprogrammed utilization of secondary SAR vessels and resources.

The additional spending in capital was due in most part to the advanced construction of the Type 600 large SAR cutter.

Figure 2-36: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Search and Rescue Operations	50,471	880	44,866	702	5,605	178
Search and Rescue Prevention	3,163	28	2,651	29	512	(1)
Canadian Marine Rescue Auxiliary	1,406	15	1,565	15	(159)	-
Operating expenditures	55,040	923	49,082	746	5,958	177
Capital expenditures	28,896	-	21,699	-	7,197	-
Total expenditures	83,936	923	70,781	746	13,155	177
Revenue credited to vote	-	-	-	-	-	-
Net resource requirements	83,936	923	70,781	746	13,155	177

Performance Information and Resource Justification

Search and Rescue Operations: In conjunction with the Department of National Defence, the Canadian Coast Guard mans rescue co-ordination centres in Halifax, N.S., Trenton, Ont., and Victoria, B.C., and operates marine rescue sub-centres in St. John's, Nfld., and Quebec City, P.Q. In addition, Coast Guard operates 42 SAR vessels, 29 inshore rescue boats (IRB) and three hovercraft. These primary units operate on a 24-hour, 7-days-a-week basis and provide both offshore and inshore SAR coverage in areas where incident analysis has shown the need for dedicated SAR coverage. These units are required to be underway to the scene of an accident within 30 minutes of notification for action. The IRB program is pursued during the summer months only to deal with increased pleasure boating activity.

Figure 2-37 provides the actual and planned results of selected performance indicators for this function.

Figure 2-37: Performance Data - Search and Rescue Operations

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
% of lives saved/lives at risk for all marine SAR incidents	91.0	91.0	88.2
Number of primary SAR taskings	4,048	4,028	4,138
Number of primary SAR units	78	79	61
Total number of hours of SAR service provided by SAR stations and patrol vessels assigned to SAR	367,566	369,054	247,822

Search and Rescue Prevention: An extensive boating safety program is conducted to minimize the number of small boat incidents. Funds are used to produce educational marine safety video tapes, advertisements and radio commercials, publications such as the Safe Boating Guide and the Safety Handbook for the inshore fisherman, to conduct safety demonstrations and to carry out courtesy examinations. The safety demonstrations concentrate on "teaching the teachers" - instructing persons or groups who, in turn, provide safety instruction to large numbers of pleasure boaters and fishermen. Figure 2-38 displays actual and planned results for selected performance indicators.

Figure 2-38: Performance Data - Search and Rescue Prevention

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of SAR incidents	7,377	7,327	7,342
Number of courtesy examinations, safety demonstrations given	6,297	5,855	5,593
Number of hours spent on exams and demos	6,167	5,598	5,287
Number of direct contacts with boaters	5,980	5,550	5,119
Number of boat shows and exhibits	56	56	58
Number of visitors at boat shows/exhibits	420,000	420,000	450,491

Canadian Marine Rescue Auxiliary: Rescue operations are supplemented by vessels owned by voluntary Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) units. Figure 2-39 shows the growth of the auxiliary, along with its rescue activity. The auxiliary units are compensated for fuel and insurance costs incurred when they respond to a search and rescue incident and for authorized training and travel costs for their crews. CMRA members also participate in the SAR prevention program.

Figure 2-39: Trends In Canadian Marine Auxiliary Growth and Workload

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of CMRA members	3,545	3,339	3,210
Number of CMRA vessels	1,582	1,400	1,327
Number of courtesy exams and demonstrations	2,265	2,160	1,928
Number of hours by CMRA on exams/demos	2,435	2,325	2,065
Number of SAR taskings responded to by CMRA	2,142	2,117	1,835

B.5 Public Harbours and Ports

Objective

To provide an efficient system of ports and public harbours for accessible and efficient inter-modal movement of goods and persons to support national, regional and local economic and social objectives, particularly those relating to Canadian international marine trade.

Description

The sub-activity facilitates this objective by the following means:

Public Harbours and Ports: This organization maintains, administers and develops public harbours and ports at 576 locations in support of commercial transport. The smallest of these ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities. The larger ports are very active and their support to local industries is of great significance. These ports are not financially self sufficient as a system and are administered by Transport Canada as public ports.

Wharves, sheds, storage areas, breakwaters and dredging are provided at the ports on the basis of users' needs. Day-to-day local operational activity at the ports includes such functions as enforcing regulations regarding facility use, ensuring fair public access and safe movement of ships and cargoes and collecting user fees. The Federal Government does not provide direct services such as cargo handling at these ports.

Harbour Commissions: Nine Harbour Commissions, which handle approximately 20% of the national marine tonnage, exist as quasi-commercial bodies and are largely financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Loans of approximately \$1.7 million are currently outstanding. (See Figure 3-24, Page 3-55).

Resource Summaries

The Public Harbours and Ports sub-activity accounts for roughly 12% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 1% of the total person-years.

Figure 2-40: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures*	36,265	87	29,842	87	32,696	89
Capital expenditures	38,783	-	17,327	-	27,796	-
	75,048	87	47,169	87	60,492	89
Harbour Commission Payments	-	-	-	-	1,160	-
Total resource requirements	75,048	87	47,169	87	61,652	89

* Includes grants and contributions of \$5,000 in 1988-89, \$149,000 in 1987-88 and \$244,650 in 1986-87. See page 3-45 for details.

The increase in operating costs is a result of reduced requirements for repairs to wharves in 1987-88 only.

1986-87 Financial Performance: The decrease in operating costs resulted from a reduction in dredging as part of the deficit reduction program and savings in repairs to wharves.

The lower capital spending was attributable to project delays and project postponements.

Figure 2-41: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	32,696	89	37,972	89	(5,276)	-
Capital expenditures	27,796	-	46,004	-	(18,208)	-
Harbour Commission payments	1,160	-	1,160	-	-	-
Total expenditures	61,652	89	85,136	89	(23,484)	-

Performance Information and Resource Justification

Public Harbours and Ports: Most operating expenditures go towards the repair, rebuilding and preventive maintenance of existing capital structures and works. The plans for 1988-89 consist of infrastructure maintenance and repair and maintenance dredging projects, at an estimated cost of \$30 million. The budget has remained fairly constant over the past years. The forecast cargo tonnage to be handled at Public Harbours and Ports is approximately 8,500,000 tonnes for 1988-89.

Harbour Commissions: Included in the Marine/Canadian Coast Guard activity are commitments to provide financial assistance to Harbour Commissions for certain capital projects. The following project was funded from the special capital program.

Figure 2-42: Payments to Harbour Commissions

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Hamilton - Construction of the East Port Complex	-	-	1,160

Revenue: Approximately \$10.5 million will be recovered from charges for wharfage, harbour and letting charges. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

B.6 Direction and Administration

Objective

To direct the development, implementation and review of policies, programs, plans, regulations and operational activities to support line management to efficiently and effectively deliver the marine transportation program.

Description

Marine/Canadian Coast Guard: This sub-activity consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard and the Director General for each region, supported by various staff groups. Their purpose is to establish corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; administer research and development programs; and to provide resource management services, special projects and coordination at Headquarters and Regions.

Resource Summaries

The Direction and Administration sub-activity accounts for 1% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 2% of the total person-years.

Figure 2-43: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures*	7,448	109	7,502	109	8,631	131
Capital expenditures	1,475	-	1,297	-	922	-
Total resource requirements	8,923	109	8,799	109	9,553	131

* Includes grants and contributions of \$50,000 in 1986-87. See page 3-45 for details.

1986-87 Financial Performance: The reduced capital spending was due to a lower cash flow for several projects, such as the land reclamation and second access at Dartmouth, N.S. and reconstruct workshop at Sorel, Quebec.

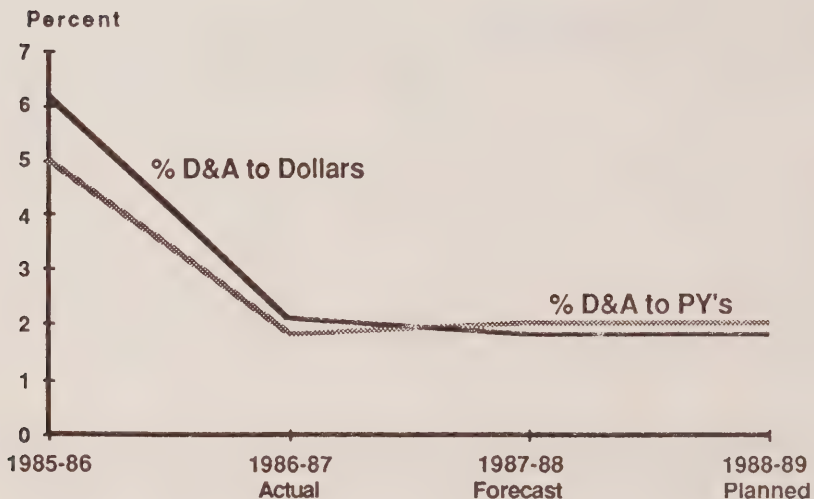
Figure 2-44: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	8,631	131	9,118	119	(487)	12
Capital expenditures	922	-	14,943	-	(14,021)	-
Total expenditures	9,553	131	24,061	119	(14,508)	12

Performance Information and Resource Justification

This sub-activity accounts for the following percentage of the total operating expenditures and transfer payments of the Activity:

Figure 2-45: Direction and Administration as a Percentage of Resources



B.7 Canarctic Shipping Company Limited

Objective

To assist in the extraction of minerals and hydrocarbons from developments in the Arctic Region and to gain knowledge and experience in the design, construction and navigation of large commercial bulk carriers capable of operating in the Arctic Region without icebreaker assistance.

Description

The sub-activity facilitates this objective by the following means:

Canarctic Shipping Company Limited: Through this company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%), the government operates the *M.V. Arctic*, an experimental Arctic Class 4 bulk carrier to develop and demonstrate an economical and environmentally safe year-round shipping capability within the Canadian high Arctic. Canarctic Shipping Company Limited has contracted to carry the entire output of the Nanisivik Mine (from Strathcona Sound), and in a joint venture with Federal Commerce and Navigation to carry 75% of the output of the Polaris Mine operated by Cominco on Little Cornwallis Island. The *M.V. Arctic* also serves as a laboratory for studying vessel design and for carrying out research to improve vessel operations under Arctic conditions.

Resource Summaries

In accordance with the Shareholders' Agreement, the federal government is committed to covering the cash operating deficit associated with the operation of the *M.V. Arctic*.

The Canarctic Shipping Company Limited accounts for approximately 1% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures.

Figure 2-46: Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Canarctic Shipping Company Limited	4,751	6,100	4,777

The change in requirements results from a projected increase in the number of voyages and tons of cargo to be carried (see figure 2-48) which will generate additional revenue, thereby reducing the operating deficit.

1986-87 Financial Performance: The increase in the operating deficit resulted from a reduction in the planned voyages which in turn generated lower revenues.

Figure 2-47: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Canarctic Shipping Company Limited	4,777	2,116	2,661

Performance Information and Resource Justification

Figure 2-48 displays the operational statistics for the Canarctic Shipping Company which operates on a calendar year basis.

Figure 2-48: Performance Data - Canarctic Shipping Co. Ltd.

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of concentrate voyages	7	5	6
Total tons of cargo carried	174,700	125,000	150,000

Additional information on corporate operations can be found in the Canarctic Shipping Company Limited Corporate Plan.

B.8 Pilotage Services

Introduction

This subsection provides background information about the operations, financial requirements and sources of funds for the four pilotage authorities: Atlantic Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority Limited, Laurentian Pilotage Authority, and Pacific Pilotage Authority. All are Schedule C-1 Crown Corporations and are owned directly by the government, except for the Great Lakes Pilotage Authority Limited which is a wholly owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority.

Objectives

The objectives of each of these Pilotage Authorities are:

- to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective regions; and
- to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit each authority to be financially self-sustaining.

Description

The Authorities guide ships through confined waters in designated areas. The Great Lakes Pilotage Authority Limited guides ships through a system of locks.

The Authorities, with the approval of the Governor-in-Council, establish areas where use of pilotage services is compulsory for specified ships or classes of ships; specify the qualifications and conditions for the issue of pilotage licences and certificates; set limits to the number of licences for any district; outline conditions for waiving compulsory pilotage; and set tariffs for pilotage and other services. The Great Lakes Pilotage Authority Limited works within a "Memorandum of Arrangements" that sets out the sharing of revenues between Canada and the United States in the international sections within which the Authority has responsibility.

Resource Summaries

Since their establishment in 1972, the Pilotage Authorities gradually have developed tariff and financial structures generally calculated to enable them to operate with little or no financial assistance from the government. The continued decline of vessel traffic, combined with the delay in implementing necessary tariff increases in some regions, has resulted in a need for financial support because it was not possible to offset revenue reductions fully through cost-cutting measures.

Figure 2-49: Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Financial support to Pilotage			
Authorities for operating losses			
• Atlantic	-	524	460
• Laurentian	-	1,250	1,282
• Great Lakes	-	1,315	-
Budgetary Payments	-	3,089	1,742

1986-87 Financial Performance: Two Authorities were in need of government funding. The Atlantic Pilotage Authority experienced a 10% decline from 1985 in demand for pilot services and, furthermore, had reduced revenues due to a delay in putting tariff increases into effect. The Authority also received payments towards the cost of a replacement pilot boat.

In the Laurentian Pilotage Authority, revenues fell short of budget because of the delayed introduction and reduced rate of a planned tariff increase. A substantial increase in expenditures was prompted by the arbitration award to contract pilots. The Authority also incurred one-time costs for computerizing its billing system and for legal and special Services.

Figure 2-50: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Financial support to Pilotage			
Authorities for operating losses			
• Atlantic	460	-	460
• Laurentian	1,282	-	1,282
	1,742	-	1,742

Other Background Information

Information on corporate operations can be found in the Corporate Plan for each of the four Pilotage Authorities.

No financial support is provided in the 1988-89 Estimates and the Authorities are to seek ways of returning to financial self-sufficiency.

C. Aviation

Objectives

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

Description

The Aviation Activity is responsible for the development and operation of essential air navigation facilities and services including provision of policies, plans and procedures, flight calibration/inspection services and aeronautical information; provision of reliable air navigation facilities, electronic systems and equipment; maintaining the safe, orderly and expeditious flow of air traffic through control and guidance of aircraft movement in airspace and on airport manoeuvring areas; regulation and control of civil aviation activities including detection of unsafe conditions; promotion of safety; and provision of aircraft services to Transport Canada and other federal departments and agencies.

Resource Summaries

The Aviation Activity accounts for approximately 22.4% of the Department's total 1988-89 expenditures and 33.7% of the total person-years.

Figure 2-51: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change	For Details See page
Air Navigation System	441,805	401,677	40,128	2-55
Aviation Regulation	56,287	53,286	3,001	2-59
Aviation Safety Analysis and Promotion	3,705	3,408	297	2-63
Aircraft Services	26,170	33,892	(7,722)	2-65
Direction and Administration	13,958	12,395	1,563	2-68
	541,925	504,658	37,267	
Person-Years	6,903	7,030	(127)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are \$37.3 million or 7% higher than the 1987-88 forecast. The increase is a result of the following factors:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- **Operating:** net increases resulting from the effect of price increases for salaries, offset by the Group's deficit reduction commitments. 4.0
- **Capital:** increased approvals associated with the Group's Capital Investment Plan. 106.8
- **Revenue:** increases in the Group's portion of Air Transportation Taxes due to an increase in the total amount of the tax. (73.5)

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 Forecast is \$602 thousand or 0.1% higher than the 1987-88 Main Estimates of \$504 million. The difference is explained by the net impact of additional overtime because of increasing Instrument Flight Rules (IFR), traffic, offset by a decrease in capital due to delays and deferments in the delivery of capital projects.

Figure 2-52: Estimated 1988-89 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures				Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total		
Air Navigation System	371,769	317,686	-	689,455	(247,650)	441,805
Aviation Regulation	55,343	1,538	100	56,981	(694)	56,287
Aviation Safety Analysis and Promotion	3,655	50	-	3,705	-	3,705
Aircraft Services	39,586	1,539	-	41,125	(14,955)	26,170
Direction and Administration	12,370	938	650	13,958	-	13,958
	482,723	321,751	750	805,224	(263,299)	541,925

Past Financial Performance

Figure 2-53: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Air Navigation System	409,230	526,052	(116,822)
Aviation Regulation	50,281	55,181	(4,900)
Aviation Safety Analysis and Promotion	2,829	2,829	-
Aircraft Services	58,380	66,476	(8,096)
Direction and Administration	11,426	10,063	1,363
	532,146	660,601	(128,455)
Person-Years	7,171	7,153	18

Explanation of Change: Actual financial requirements were \$128.5 million or 19% lower than projected in 1986-87 Main Estimates. The major causes for this surplus are as follows:

\$ Millions

Budgetary – Departmental Operations

- **Operating:** surplus is due to a net reduced requirement in other operating costs (\$6.9 million); the balance of the surplus (\$8.8 million) represents net reductions to the Aviation Group budget approved by the Program Control Board (15.7)
- **Capital:** the surplus arises from deferrals due to late deliveries of materials and delays in design completion in projects (\$14.5 million); the balance represents re-allocations to other programs within the Department (121.4)
- **Grants and Contributions:** the surplus is due to a reduced requirement by the International Civil Aviation Organization (ICAO) (\$0.5 million) and for air traffic controller training at the St. Jean-sur-Richelieu CEGEP (\$0.1 million) (0.6)

- **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** decrease due to a revenue shortfall (\$4.1 million). The Program Control Board approved a reduction to the Aviation Group's revenue estimates (\$5.1 million) 9.2

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Aviation, please refer to the following sub-activities:

		Page
C.1	Air Navigation System	2-55
C.2	Aviation Regulation	2-59
C.3	Aviation Safety Analysis and Promotion	2-63
C.4	Aircraft Services	2-65
C.5	Direction and Administration	2-68

C.1 Air Navigation System

Objective

To ensure the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system.

Description

This sub-activity provides three main services: air traffic control, flight information services and navigational aids. A network of 7 area control centres, 8 terminal control units and 61 airport control towers exist to provide enroute, arrival and departure air traffic control. Some 109 flight service stations provide flight information services. In addition, several hundred navigation aids exist to assist pilots in determining their location and direction while enroute between airports and to help them land and take off safely. For operating purposes, this sub-activity performs three main functions.

Air Traffic Services: To prevent collisions and to maintain the safe, orderly and expeditious flow of air traffic.

Technical Services: To ensure the availability and reliability of radar surveillance and communication systems for air traffic control and flight safety services and radio navigation aids for aircraft navigation.

Aviation Services: To provide plans, requirements, policies, standards, procedures, flight calibration and inspection and aeronautical services information for a safe and efficient air navigation system.

Resource Summaries

The sub-activity accounts for 77% of the Activity's total operating expenditures, 99% of the capital expenditures and 79% of the total person-years for the 1988-89 fiscal year.

Figure 2-54: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Expenditures	371,769	371,679	361,971
Capital Expenditures	317,686	205,713	178,509
Contributions	-	15	-
Total Expenditures	689,455	577,407	540,480
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	247,650	175,730	131,250
	441,805	401,677	409,230
Person-Years	5,457	5,606	5,764

1986-87 Financial Performance:

Operating: the surplus in operating resources results from intra-Group reallocations which reduced the Sub-activity's authority by \$10.6 million; and from decreased requirements in other operating costs of \$2.0 million

Capital: the surplus in capital resources results from approved reduction in the Sub-Activity's authority of \$100.0 million as well as surpluses in RAMP of \$4.0 million and Toronto Island of \$1.0 million which arose due to delays in design completion and late deliveries of materials

Figure 2-55: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating Expenditures	361,971	5,764	374,610	5,749	(12,639)	15
Capital Expenditures	178,509		283,241		(104,732)	
Contributions	-		159		(159)	
Total Expenditures	540,480	5,764	658,010	5,749	(117,530)	15
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	131,250		131,958		(708)	
Net	409,230	5,764	526,052	5,749	(116,822)	15

Performance Information and Resource Justification

Operating Expenditures: The Air Traffic Services are expected to require 54% of operating expenditures and 59% of the human resources planned for this sub-activity. Technical Services account for 35% of operating expenditures and 34% of the personnel allocation. Aviation Services account for the remaining 11% of operating expenditures and 7% of personnel requirements.

Figure 2-56: Air Navigation System - Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Air Traffic Services						
Air Traffic Control	155,253	2,447	174,975	2,618	165,550	2,678
Flight Service Stations	46,644	781	41,686	825	38,225	847
	201,897	3,228	216,661	3,443	203,775	3,525
Technical Services	130,455	1,876	116,386	1,817	121,800	1,902
Aviation Services	39,417	353	38,632	346	36,396	337
	371,769	5,457	371,679	5,606	361,971	5,764

Figure 2-57 summarizes some of the key variables that affect this sub-activity's operating resource requirements.

Figure 2-57: Key Variables Affecting Operating Resources

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Air Traffic Control Services			
No. of Air Traffic Control Sites	75	76	76
Direct Hours of Service to Users	1,996,715	1,959,199	1,920,352
Flight Information and Advisory Services			
No. of Flight Station Service Stations	109	109	111
Direct Hours of Service to Users	1,299,191	1,282,328	1,288,031
Technical Services			
Radar Surveillance Systems	102	98	95
Navigation Aids	1,577	1,557	1,535
Communication Systems	366	362	356
Aviation Services			
Public IFR Airports*	315	304	293
Published Instrument Approaches	715	686	645
Published Air Route and Airway Miles	181,316	176,416	169,765

* Public IFR Airports are those certified and equipped for aircraft landings and take-offs under Instrument Flight Rules.

Capital Expenditure Analysis: Figure 2-58 provides a summary analysis of the Capital Program planned for 1988-89. The major crown project is the Radar Modernization Program (RAMP).

Funding for 1988-89 is budgeted at \$317.7 million. For details by project see Section III, Figure 3-8, pages 3-13 to 3-28. Details on the Aviation Group's major crown projects can be found in Section III, page 3-42.

Figure 2-58: Summary of 1988-89 Estimates Capital Projects - Air Navigation System

(thousands of dollars)				
	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Air traffic services facilities and equipment	131,074	26,696	49,951	54,427
Surveillance and display systems	852,703	402,605	176,492	273,606
Communication systems	84,649	20,125	29,911	34,613
Air navigation and landing systems	108,373	36,367	21,587	50,419
Aircraft and avionics	1,900	457	612	831
Administration	28,664	6,798	6,546	15,320
Miscellaneous projects under \$250,000	16,349	-	16,349	-
	1,223,712	493,048	301,448	429,216
Expansion of capacity to meet increased demand				
Air traffic services facilities and equipment	34,882	28,578	2,988	3,316
Surveillance and display systems	17,275	16,959	143	173
Communication systems	382	182	200	-
Air navigation and landing systems	32,318	9,888	11,667	10,763
Aircraft and avionics	6,588	5,939	649	-
Administration	1,604	380	591	633
	93,049	61,926	16,238	14,885
	1,316,761	554,974	317,686	444,101

Revenue Analysis: For details of the type and amount of revenue earned by this sub-activity, refer to Section III, Figure 3-21, Summary of Aviation Revenues/Recoveries, page 3-52.

C.2 Aviation Regulation

Objective

To regulate and control civil aviation activities to ensure a safe national civil air transportation system.

Description

This sub-activity performs the following regulatory functions:

- development and promulgation of legislation, regulations and standards.
- certification and monitoring of the competence of aviation personnel, aircraft airworthiness, the operations of commercial air services and all other commercial aviation organizations.
- enforcement of the Aeronautics Act, Air Regulations, and Air Navigation Orders through investigations and prosecutions.

Resource Summaries

The operating expenditures for this sub-activity are 11% of total operating expenditures for the Activity and 13% of the total person-years for the 1988-89 fiscal year.

Figure 2-59: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Expenditures	55,343	52,217	49,376
Capital Expenditures	1,538	1,639	1,481
Contributions	100	100	96
Total Expenditures	56,981	53,956	50,953
Revenue and Recoveries	694	670	672
	56,287	53,286	50,281
Person-Years	877	859	823

1986-87 Financial Performance

Operating: the surplus results from intra-Group reallocations which reduced the sub-activity's authority by \$3.3 million; underutilization of 29 person-years resulted in a further surplus of \$1.3 million; decreased requirements in the areas of professional and special services, transportation and communication, and utilities, materials and supplies amounted to \$0.9 million.

Figure 2-60: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating Expenditures	49,376	823	54,837	852	(5,461)	(29)
Capital Expenditures	1,481		1,046		435	
Contributions	96		100		(4)	
Total Expenditures	50,953	823	55,983	852	(5,030)	(29)
Revenue and Recoveries	672		802		(130)	
	50,281	823	55,181	852	(4,900)	(29)

Performance Information and Resource Justification

Aviation Regulation: Figure 2-61 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 2-61: Aviation Regulation - Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Licensing, Certification & Airworthiness	44,625	736	43,344	726	40,260	675
Legislation, & Enforcement Actions	5,851	85	5,648	93	4,816	81
Management & Administration	4,867	56	3,225	40	4,300	67
	55,343	877	52,217	859	49,376	823

Major workload variables affecting the operating expenditures are the degree of regulatory coverage required for each of the national air transportation system's components and the growth of these components. Figure 2-62 summarizes the sizes of these components.

Figure 2-62: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
No. of Personnel Licences and Permits in Force	84,600	83,700	82,879
No. of Air Carriers (Domestic and Foreign)	2,331	2,199	2,094
No. of Registered Aircraft	27,513	27,216	27,027
No. of Regulatory Authorizations Processed			
. Licensing Transactions	115,246	113,941	112,258
. Aeronautical Product Approvals	1,204	1,320	1,179
. Organization Approvals	5,785	5,785	5,670
No. of Inspections conducted			
. Personnel	13,782	14,425	13,330
. Aircraft*	3,842	3,429	6,420
. Organizations	4,285	4,388	4,283
No. of Enforcement Actions			
. Investigations	2,249	1,752	1,871
. Judicial and Administrative Actions	1,080	930	927

* For explanations of decreases, please refer to the following paragraphs.

The decline in the number of inspections of individual aircraft conducted each year is due to:

- the emphasis being placed on Air Carrier aircraft as opposed to privately registered aircraft;
- concurrent with the above, a "systems" approach has been adopted which places greater emphasis on the study and evaluation of the air carriers' system of aircraft maintenance as opposed to the ad hoc inspection of individual aircraft. The results of this study and evaluation of the complete system determines the size of the sample of aircraft to be inspected. This approach is more cost effective and allows the individual inspector to understand the whole of the air carriers' operation as well as the interaction of its components; and

- the fact that only aircraft with valid Certificates of Airworthiness (C of A) or valid flight permits require inspection. The number of such aircraft has been declining since 1982, as shown below:

Year	Valid C of A or Flight Permit*
1980	19,278
1981	19,375
1982	19,290
1983	19,132
1984	18,485
1985	18,478
1986	18,256
1987 (as at September 10)	16,896

* As reported in the Canadian Civil Aircraft Register and as at March 31st of each year.

Revenue: Licensing and examination fees (\$0.5 million) are the main sources of revenue for this function. For further details of revenue, refer to Section III, Figure 3-21, Summary of Aviation Activity Revenues/Recoveries, page 3-52.

C.3 Aviation Safety Analysis and Promotion

Objective

To encourage aviation personnel and aircraft operators to use safe practices and procedures in all aviation activities.

Description

This sub-activity performs the following functions:

- identification and definition of aviation safety deficiencies through research and analysis;
- dissemination of relevant safety information to aviation personnel and aircraft operators (safety-of-flight literature, audio-visual material, educational programs, safety surveys and site visits).

Resource Summaries

The sub-activity accounts for 0.8% of the Activity's total operating expenditures and 0.7% of the total person-years for 1988-89.

Figure 2-63: Net Expenditures

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Expenditures	3,655	3,369	2,829
Capital Expenditures	50	39	-
	3,705	3,408	2,829
Person-Years	49	49	43

1986-87 Financial Performance: Previously an integral part of Aviation Regulation, the Aviation Safety Analysis and Promotion sub-activity was established in mid-1986, as a result of management reorganization. Because previous Estimates were not prepared on this basis, Figure 2-64 is an approximate display of resources estimated and utilized in 1986-87.

Figure 2-64: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating Expenditures	2,829	43	2,829	43	-	-
	2,829	43	2,829	43	-	-

Performance Information and Resource Justification

Aviation Safety Analysis and Promotion: Figure 2-65 provides a breakdown of the key workload determinants for this sub-activity. These are the provision of safe practices and procedures to aviation personnel and aircraft operators.

Figure 2-65: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
No. of Personnel Licences and Permits in Force	84,600	83,700	82,879
No. of Aviation Operators and Organizations (Domestic)	2,310	2,210	2,150
No. of Safety Presentations and Briefings	402	400	350
. Audience Reached	25,000	25,000	15,000
% Safety Briefings Conducted vs. Requested	50%	50%	50%
No. of Safety Recommendations, Advisories and Deficiencies Received	290	290	156
. CASB Recommendations	90	90	36

C.4 Aircraft Services

Objective

To provide aircraft services to assist the program operations of Transport Canada and other federal government departments and agencies.

Description

This sub-activity provides the following functions:

- provision of aircraft used to support the program operations of Transport Canada and other federal government departments and agencies;
- provision of professional flight training for Transport Canada and Canadian Aviation Safety Board pilots;
- provision of operational training for Transport Canada aircraft maintenance personnel.

Resource Summaries

The operating expenditures for this sub-activity are 8% of the total operating expenditures and person-years account for 6% of the Activity's requirements for the 1988-89 fiscal year.

Figure 2-66: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Expenditures	39,586	39,838	39,048
Capital Expenditures	1,539	7,454	30,486
Total Expenditures	41,125	47,292	69,534
Revenues and Recoveries	14,955	13,400	11,154
	26,170	33,892	58,380
Person-Years	447	444	455

1986-87 Financial Performance:

- **Operating:** This deficit results from the overutilization of 18 person-years and higher than anticipated fuel and aircraft maintenance costs. This deficit was offset within the Aviation Group by reallocation of resources.

- **Capital:** This surplus is the result of approved reductions in the Sub-activity's authority.
- **Revenue:** The shortfall in recoveries of \$2.1 million results from a lower demand for helicopter flying hours by the Canadian Coast Guard than was originally foreseen in the Main Estimates.

Figure 2-67: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating Expenditures	39,048	455	33,798	437	5,250	18
Capital Expenditures	30,486		45,934		(15,448)	
Total Expenditures	69,534	455	79,732	437	(10,198)	18
Revenue and Recoveries	11,154		13,256		(2,102)	
	58,380	455	66,476	437	(8,096)	18

Performance Information and Resource Justification

Figure 2-68 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 2-68: Aircraft Services - Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Aircraft Operations	11,958	62	10,190	62	11,559	69
Maintenance	22,490	304	24,561	304	21,935	309
Training	2,598	32	2,325	30	2,438	29
Management & Administration	2,540	49	2,762	48	3,116	48
	39,586	447	39,838	444	39,048	455

Key workload determinants for the Aircraft Services component include the hours of flying demanded by the various users of the aircraft and the number of aircrafts operated. Figure 2-69 summarizes these key variables.

Figure 2-69: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Aircraft Fleet Size	99	99	100
Aircraft Serviceability Rate*	77.65%	77.65%	77.73%
Aircraft Flying Hours Provided			
. Air Navigation	8,320	12,635	11,405
. Aviation Regulation	12,397	13,325	12,397
. Canadian Coast Guard Service	17,785	17,785	17,779
. Canadian Aviation Safety Board	1,279	1,279	1,892
Utilization (Hours) Per Year			
Per Aircraft			
. Fixed-Wing Aircraft	458.2	458.2	524.4
. Rotary-Wing Aircraft	538.9	538.9	493.9

* Percentage of time of normal operating hours that the aircraft are serviceable.

C.5 Direction and Administration

Objective

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

Description

This sub-activity carries out the management of the activity including specification of policies and priorities, the development of operational and capital expenditure plans and the control of resources. It consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Aviation and the units that provide activity-wide support in the following functional areas: planning, resource management, and executive services.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 3% of the Activity's operating expenditures and 1% of the person-years for the 1988-89 fiscal year.

Figure 2-70: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Expenditures	12,370	12,210	11,848
Capital Expenditures	938	155	144
Grants and Contributions	650	30	198
Total Expenditures	13,958	12,395	12,190
Revenue and Recoveries	-	-	764
	13,958	12,395	11,426
Person-Years	73	72	86

1986-87 Financial Performance:

- **Operating:** the surplus results from intra-Group reallocations that reduced the sub-activity's authority by \$2.8 million.

- **Capital:** this surplus results from an intra-Group reallocation of resources.
- **Revenue:** this shortfall in recoveries of \$6.2 million results from the discontinuance of the overhead recovery charged to the Airports Revolving Fund due to the reorganization of the Department.

Figure 2-71: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating Expenditures	11,848	86	14,697	72	(2,849)	14
Capital Expenditures	144		1,720		(1,576)	
Grants and Contributions	198		650		(452)	
Total Expenditures	12,190	86	17,067	72	(4,877)	14
Revenue and Recoveries	764		7,004		(6,240)	
	11,426	86	10,063	72	1,363	14

D. Airports Authority

Objective

To ensure the availability and reliability of a safe, secure and efficient national civil airports system.

Description

The Airports Authority Group is responsible for the development, maintenance and operation of essential civil airport facilities and services in Canada, applying a commercially-oriented management approach to lead to system self-sufficiency. Airport operations involve provision of services to passengers and aircraft such as passenger and baggage security screening, policing, airport crash, firefighting and rescue, and the maintenance and upkeep of airport facilities including terminals, parking garages, runways, roads, mechanical and electrical equipment. Airports operated by Transport Canada include 9 major airports and 97 national, regional and local airports.

Resource Summaries

The Airports Authority Group accounts for approximately 20.7% of the Department's total 1988-89 expenditures, before revenues, recoveries and Air Transportation Tax are credited to the Program, and 20.2% of the total person-years. A large element of this Activity is operated as a revolving fund. Net resource requirements, by sub-activity, are summarized at Figure 2-72.

Figure 2-72: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change	For Details See page
Major Federal Airports*	(48,453)	(55,100)	6,647	2-76
Federal Dependent Airports	(24,227)	(18,600)	(5,627)	2-81
Development Airports	24,227	20,200	4,027	2-85
	(48,453)	(53,500)	5,047	
Person-years	4,133	4,437	(304)	

* The Self Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are \$5.0 million more than the 1987-88 forecast. The increase is a result of the following factors.

Budgetary - Departmental Operations

- **Operating:** increase due to higher costs for grants in lieu of taxes and terminal control charges. 17.8
- **Capital:** decrease due to internal reallocation to reflect current departmental priorities in the capital program. (24.0)
- **Contributions:** increase for civil aviation security funding, increase from DRIE for capital contribution in Causapscal and reprofiling from 1987-88. 8.0
- **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** decrease due mainly to re-allocation of the Air Transportation Tax. 3.3
- **Person years:** transfer of person-years to PWC in support of A&E services and increase of 21 PY's for civil aviation security Phase II program. (304 P-Y)

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 Forecast is \$3.7 million higher than the 1987-88 Main Estimates. The difference is explained by a decrease in operating expenditures of \$23.5 million, increase in capital expenditures of \$22.0 million and a decrease in contributions of \$4.1 million, offset by a decrease in revenue of \$9.3 million.

Figure 2-73 is a display of resources estimated to be utilized and received in 1988-89 by Airports Authority sub-activities.

Figure 2-73: Estimated 1988-89 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures				Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Contributions	Total		
Major Federal Airports	287,155	101,178	-	388,333	436,786	(48,453)
Federal Dependent Airports	182,205	99,849	23,340	305,394	329,621	(24,227)
Development Airports	-	3,563	20,664	24,227	-	24,227
	469,360	204,590	44,004	717,954	766,407	(48,453)

Past Financial Performance

Figure 2-74: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Major Federal Airports	(26,487)	(21,134)	(5,353)
Federal Dependent Airports	19,607	27,380	(7,773)
Development Airports*	24,184	24,184	-
	17,304	30,430	(13,126)
Person-Years	4,735	4,729	6

* Until mid-1986 Development Airports was a part of Federal Dependent Airports sub-activity. As previous Estimates were not prepared to reflect this split, the amount shown here for Development Airports has been made to equal actual resources utilized in 1986-87.

Explanation of Change: Actual financial requirements were \$13.1 million lower than projected in 1986-87 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- **Operating:** increase due to increase in funding for Civil Aviation Security Phase I approvals and Expo 86. 12.1
- **Capital:** reduction due to Departmental decision to reprofile funding to meet future years needs to 1987-88 and internal transfer to fund computer upgrades. (21.9)
- **Contributions:** reduction due to a reprofiling of funds by the Department from 1986-87 to 1987-88 and a change in departmental priority. (3.3)

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Airports Authority Group, please refer to the following sub-activities:

		Page
D.1	Major Federal Airports	2-75
D.2	Federal Dependent Airports	2-80
D.3	Development Airports	2-85

D.1 Major Federal Airports

Objective

To ensure the provision of an accessible network of financially self-sufficient civil airports.

Description

Self-Supporting: The Major Federal Airports sub-activity operates as a self-supporting entity under the Airports Revolving Fund, which is a non-lapsing authorization to make payments out of the Consolidated Revenue Fund for working capital, capital acquisitions and temporary financing of accumulated deficits with respect to such airports as the Treasury Board shall approve. Costs of operating the participating airports are being recovered through fees and charges for goods and services provided to the airport users, through concession revenues and through a contribution from the Air Transportation Tax.

Airports Included: This sub-activity includes the 9 major airports in Canada. These airports are located at: Halifax, Montreal-Mirabel, Montreal-Dorval, Toronto, Ottawa, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver.

Operations: Airport operations involve two main tasks: the provision of airport services to passengers and aircraft; and the maintenance and upkeep of airport facilities. Among the more important airport services are security and policing, as well as airport crash, firefighting and rescue.

The airport facilities requiring maintenance and upkeep include a wide range of building structures (e.g., airport terminals, parking garages, maintenance and other ancillary buildings); surface structures (e.g. runways, taxiways, aprons, roads, and parking lots); mechanical and electrical systems and various types of fixed and mobile equipment. Included in the maintenance and upkeep of these facilities are such costs as utilities, cleaning of buildings, snow removal and repairs.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 61% of the operating expenditures, 49% of the capital expenditures, 78% of revenues and recoveries, 25% of allocated proceeds from the Air Transportation Tax, and 43% of the person-years, of the Airports Authority Group.

Figure 2-75: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Expenditures	287,155	267,500	293,740
Capital Expenditures	101,178	101,700	84,373
Total Expenditures	388,333	369,200	378,113
Revenue and Recoveries	356,986	338,993	323,097
Air Transportation Tax Allocation	79,800	85,307	81,503
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	436,786	424,300	404,600
Net Resource Required (Provided)	(48,453)	(55,100)	(26,487)
Person-Years	1,791	1,878	1,867

For summaries of the projected use of the revolving fund authority and individual airport profit or loss, see Section III - Supplementary Information, Figures 3-27 to 3-32, pages 3-57 to 3-60.

1986-87 Financial Performance: The financial performance of the Major Federal Airports in 1986-87 was better than forecast at the time of Main Estimates. While operations and maintenance expenditures, excluding depreciation, interest on capital, and services provided and received without charge, were \$8.4 million higher as a result of an increase in funding for the security measures at airports and Expo 86, capital expenditures were \$10.7 million less than Main Estimates due to a decision to reprofile Capital to 1987-88 and an internal transfer to Financial Services to upgrade computer systems. Revenues were increased by \$3.1 million due to a higher return on Air Transportation Tax. Person years were 63 lower than Main Estimates due to a staffing freeze. (Refer to Figure 2-76)

Figure 2-76: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating Expenditures	293,740		285,341		8,399	
Capital Expenditures	84,373		95,057		(10,684)	
Total Expenditures	378,113	1,867	380,398	1,930	(2,285)	(63)
Revenue and Recoveries	323,097		320,029		3,068	
Air Transportation Tax Allocation	81,503		81,503		-	
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	404,600		401,532		3,068	
	(26,487)	1,867	(21,134)	1,930	(5,353)	(63)

Performance Information and Resource Justification

Expenses: Figure 2-77 provides a breakdown of the estimated expenditures that will be incurred to operate the Major Federal Airports during 1988-89. Expenditures contain a charge for the air traffic control services provided in the immediate vicinity of each airport by the Aviation Activity. The Management and Specialized Support Services Charge for management, marketing, administrative, architectural, engineering and other technical support services provided to this component represents recoveries made by the Federal Dependent Airports. (For details of this charge and the Air Traffic Control charge, refer to page 3-51).

Figure 2-77: Major Federal Airports - Summary of Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Site Operations						
Airport Services	31,210*	434	29,250*	433	52,210	432
Maintenance and Upkeep of Facilities	86,994	972	86,632	1,036	92,630	1,034
Management, Administration and Other Specialized Staff Support	21,579	368	23,029	402	23,578	401
Capital Program Delivery Support	3,984	17	870	7	-	-
	143,767	1,791	139,781	1,878	168,418	1,867
Other Costs and Charges						
Air Traffic Control Charges	82,300		68,185		61,201	
Management and Specialized Support Services	34,688		38,225		38,296	
Grants in Lieu of Taxes	26,400		21,309		25,825	
	143,388		127,719		125,322	
	287,155	1,791	267,500	1,878	293,740	1,867

* Decrease in expenditures in 1987-88 and 1988-89 is largely due to the transfer of the airport security function to RCMP.

Two of the largest factors affecting the cost of airport site operations are the hours an airport is open to provide services to the travelling public and air carriers; and the scale of the airport facilities maintained for the arrival and departure of aircraft and passengers. Figure 2-78 sets out these key workload determinants.

Figure 2-78: Summary of Key Workload Determinants

	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
Total Published Hours of Operation	78,840		78,840		78,840	
Total Hours of Operation	70,950		70,080		63,860	
	No.	Area (000s)m ²	No.	Area (000s)m ²	No.	Area (000s)m ²
Air Terminal Buildings	11	650.0	11	592.7	11	589.0
Airside Surfaces		11,400.0		11,391.6		11,513.7

Capital Expenditure Analysis: Figure 2-79 provides a summary analysis of the capital program planned for 1988-89. For details by project, see Section III, Figure 3-9, pages 3-29 to 3-33.

Figure 2-79: Summary of 1988-89 Estimates Capital Projects, Major Federal Airports

(thousands of dollars)	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings and facilities	62,759	11,150	23,187	28,422
Aircraft manoeuvring areas	97,063	15,880	46,386	34,797
Maintenance buildings and equipment	9,291	5,762	2,709	820
Airport emergency services	505	400	105	-
Miscellaneous projects under \$250,000	19,998	-	19,998	-
	189,616	33,192	92,385	64,039
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings and facilities	51,498	39,455	7,556	4,487
Aircraft manoeuvring areas	3,549	55	1,237	2,257
	55,047	39,510	8,793	6,744
	244,663	72,702	101,178	70,783

D.2 Federal Dependent Airports

Objective

To ensure the provision of an accessible network of civil airports subject to demand being sufficient to recover a predetermined percentage of the network's annual operating costs.

Description

Airports Operated by Transport Canada: This sub-activity is responsible for the operation of 97 airports across the country including air carrier airports such as St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Quebec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse and Yellowknife as well as smaller commercial airports such as Prince George, Lethbridge and Yarmouth, and general aviation airports like Pitt Meadows near Vancouver and Springbank outside Calgary. The nature of the operations at these air carrier airports is similar to those at Major Federal Airports. As many airports in this sub-activity serve the less densely populated and more isolated areas of the country, there is a substantially lower volume of aircraft and passenger movements from which revenue can be earned. The government assumes the unrecoverable costs expended to maintain an adequate system capacity and level of service across the entire country. (For a description of the nature of operations, refer to page 2-75).

Airports Operated by Others: This sub-activity also provides capital financial assistance to regional and local airports operated by other levels of government.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 39% of the Activity's total operating expenditures, 49% of the capital expenditures, 53% of the contributions, 22% of revenues and recoveries, 75% of allocated proceeds from the Air Transportation Tax, and 57% of person-years of the Airports Authority Group.

Figure 2-80: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Airports Operated by Transport Canada			
Operating Expenditures	182,205	184,100	193,028
Capital expenditures	99,849	121,800	120,274
	282,054	305,900	313,302
Airports Operated by Others - Contributions	23,340	20,900	19,850
Total Expenditures	305,394	326,800	333,152
Revenue and Recoveries	99,183	98,000	97,295
Air Transportation Tax Allocation	230,438	247,400	216,250
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	329,621	345,400	313,545
Net Resource Required (Provided)	(24,227)	(18,600)	19,607
Person-Years	2,342	2,559	2,868

1986-87 Financial Performance: The financial performance of this sub-activity exceeded forecasts at the time of Main Estimates by \$7.8 million. The increase in operating expenditures of \$3.7 million is due to an increase in funding in support of the Civil Aviation Security Phase I for enhancement of security measures at airports. The Capital reduction of \$11.2 million and reduction in contributions of \$3.5 million are due to a change in departmental policy to readjust the funding to meet future years needs and reprofile funds to 1987-88. There was a reduction of \$3.2 million in revenues which reflects a shift in allocation of the Air Transportation Tax.

Figure 2-81: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating Expenditures	193,028		189,351		3,677	
Capital Expenditures	120,274		131,459		(11,185)	
Contributions	19,850		23,318		(3,468)	
Total Expenditures	333,152	2,868	344,128	2,799	(10,976)	69
Revenue and Recoveries	97,295		93,551		3,744	
Air Transportation Tax Allocation	216,250		223,197		(6,947)	
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	313,545		316,748		(3,203)	
	19,607	2,868	27,380	2,799	(7,773)	69

Performance Information and Resource Justification

Airports Operated by Transport Canada: Figure 2-82 provides a summary of expenditures for site operations, the total expenditures on activity-wide support services that are planned and controlled from this sub-activity and the amount of the recovery from Major Federal Airports for these support services. Figure 2-83 provides a summary of major workload determinants affecting site operations.

**Figure 2-82: Federal Dependent Airports Operated by
Transport Canada – Gross Operating Expenditures**

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Site Operations						
Airport Services	39,761	487	34,449	477	39,069	604
Maintenance and Upkeep	70,896	808	79,562	909	86,863	1,085
Capital Program Delivery Support	18,709	297	15,934	310	-	-
	129,366	1,592	129,945	1,696	125,932	1,689
Function-wide Support Services						
Architectural and Engineering	16,398	304	16,678	342	20,789	454
Management and Administration	32,797	422	33,855	474	38,760	602
Other	3,644	24	3,622	47	7,547	123
	52,839	750	54,155	863	67,096	1,179
Total Expenditures	182,205	2,342	184,100	2,559	193,028	2,868
Recovery from Major Federal Airports						
	34,688		38,225		38,296	

Figure 2-83: Summary of Key Workload Determinants

	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
Total Published Hours of Operation	273,020		273,020		293,854	
Total Hours of Operation	266,950		267,560		271,771	
	No.	Area (000s)m ²	No.	Area (000s)m ²	No.	Area (000s)m ²
Air terminal building	84	135.1	84	135.1	89	165.5
Airside surfaces		21,990.0		21,990.0		22,666.8

Capital Expenditures Analysis: Figure 2-84 provides a summary analysis of the capital program planned for 1988-89. For details by project, see Section III, Figure 3-9, pages 3-33 to 3-38.

**Figure 2-84: Summary of 1988-89 Estimates Capital Projects for
Federal Dependent Airports Operated by
Transport Canada**

(thousands of dollars)	Total Estimated Cost	Forecast spending to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings & facilities	59,048	23,674	28,838	6,536
Aircraft manoeuvring areas	28,551	4,512	18,066	5,973
Maintenance buildings & equipment	15,313	2,705	7,195	5,413
Airport emergency services	21,520	19,003	2,517	-
Miscellaneous projects under \$250,000	26,376	-	26,376	-
	150,808	49,894	82,992	17,922
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings & facilities	23,686	3,469	15,945	4,272
Aircraft manoeuvring areas	2,457	1,545	912	-
	26,143	5,014	16,857	4,272
	176,951	54,908	99,849	22,194

Airports Operated by Others: This sub-activity also provides financial assistance to both regional and local airports operated by municipalities and others. Figure 2-85 summarizes planned operating and capital contributions.

Figure 2-85: Airports Operated by Others - Contributions

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Contributions	11,038	10,800	12,449
Capital Contributions	12,302	10,100	7,401
	23,340	20,900	19,850

D.3 Development Airports

Objective

To ensure the provision of a network of civil airports that respond to socio-economic initiatives of the Government of Canada (including relief of isolation).

Description

This sub-activity includes small airports on the Labrador Coast and Newfoundland, those included in the Nouveau Quebec (Inuit) program, and those serving the less densely populated and more isolated areas of the country in the Northwest and Yukon Territories. The government assumes the costs expended to maintain an adequate system capacity and level of service.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for under 2% of the capital expenditures and 47% of the contributions of the Airports Authority Group. Revenues are nil. The expenditures are summarized in Figure 2-86.

Figure 2-86: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Capital Expenditures	3,563	5,100	6,594
	3,563	5,100	6,594
Operating Contributions	7,100	7,000	6,862
Capital Contributions	13,564	8,100	10,728
	20,664	15,100	17,590
Net Resource Requirements	24,227	20,200	24,184

1986-87 Financial Performance: Previously a part of Federal Dependent Airports, Development Airports was established as a separate sub-activity in mid-1986. Because previous Estimates were not prepared on this basis, the amounts shown for Main Estimates in Figure 2-87 have been made to equal resources utilized in 1986-87.

Figure 2-87: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Capital Expenditures	6,594	6,594	-
Contributions	17,590	17,590	-
	24,184	24,184	-

Figure 2-88 provides a summary of that part of the Development Airport sub-activity that is accounted for by capital contributions.

Figure 2-88: Summary of Capital Contributions

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Labrador and Newfoundland airports	1,880	2,100	5,575
Nouveau Quebec Inuit airports	11,684	6,000	5,153
	13,564	8,100	10,728

Capital Expenditures Analysis: Figure 2-89 provides a summary analysis of the capital program planned for 1988-89. For details by project, see Section III, Figure 3-9, page 3-38.

Figure 2-89: Summary of 1988-89 Estimates Capital Projects for Development Airports

(thousands of dollars)	Total Estimated Cost	Forecast spending to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Balance to Complete
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings and facilities	2,327	1,253	903	171
Aircraft manoeuvring areas	6,419	1,963	2,660	1,796
	8,746	3,216	3,563	1,967

E. Surface

Objective

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure.

Description

The Surface activities encompass the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning railway safety, road safety and motor vehicle regulation and transport of dangerous goods and the development and maintenance of emergency plans and procedures for the surface modes during national emergencies.

Financial Summaries

The Surface Activity accounts for approximately 1.6% of the Department's net total 1988-89 expenditures and 1.4% of the total person-years.

Figure 2-90: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change	For Details See Page
Surface Emergency Planning and Operations	268	261	7	2-91
Railway Safety	12,790	7,756	5,034	2-93
Transport of Dangerous Goods	7,872	11,081	(3,209)	2-96
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	16,590	17,231	(641)	2-99
Direction and Administration	1,234	1,068	166	2-104
	38,754	37,397	1,357	
Departmental Operations Authorized Person-Years	278	281	(3)	

Explanation of Change: There is no significant net change between 1988-89 planned and 1987-88 forecast expenditures. However, the following items should be noted:

\$ Millions

Budgetary – Departmental Operations

Operating Expenditures:

- funding of the Transport of Dangerous Goods' Task Forces in Toronto and Vancouver (1.5)

\$ Millions

- reduction in Motor Vehicle Safety and Transport of Dangerous Goods operating expenditures to meet expenditure reduction goals (1.4)
- reprofiling of funding to the provinces to undertake a surveillance program in support of the Transport of Dangerous Goods' compliance program 0.5
- decreased operating requirements for Transport of Dangerous Goods (1.4)

Grants and Contributions:

- increase due to reprofiling of the Regina Railway Relocation project 6.6
- decrease in grade separation projects funded internally (1.4)

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 forecast is \$3.5 million or 8.5% lower than the 1987-88 Main Estimates of \$40.9 million. The difference is explained by the following major items:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

Operating Expenditures:

- funding of the Transport of Dangerous Goods' Task Forces in Toronto and Vancouver 1.5
- delay in reaching agreement with all provinces to undertake a surveillance program in support of the Transport of Dangerous Goods' compliance program (3.5)
- reduction in the Transport of Dangerous Goods' program to meet expenditure reduction goals 1.4
- internal funding of the Transport of Dangerous Goods' compliance program (1.9)
- increased operating requirements for Motor Vehicle Safety 0.9

\$ Millions

Grants and Contributions:

- delays in the railway safety grade separation program due to the redesign of one project (0.7)
- reprofiling of the Regina Railway Relocation project (1.2)

Past Financial Performance

Figure 2-91: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Surface Emergency Planning and Operations	203	226	(23)
Railway Safety	8,935	22,985	(14,050)
Transport of Dangerous Goods	8,507	12,321	(3,814)
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	16,381	15,821	560
Direction and Administration	2,057	1,197	860
	36,083	52,550	(16,467)
Departmental Operations			
Authorized Person-Years	283	222	61

Explanation of Change: Actual financial requirements were \$16.5 million or 31% less than projected in 1986-87 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

Operating Expenditures:

- implementation of the Hinton Commission of Inquiry 1.0
- increased operating requirements for Motor Vehicle Safety 0.6
- delay in reaching agreement with all provinces to undertake a surveillance program in support of the Transport of Dangerous Goods' compliance program (3.8)

Grants and Contributions:

- decrease due to reprofiling of Regina Rail Relocation project (13.6)
- decrease due to transfer of Fort Saskatchewan Rail Realignment project to CTC (1.0)
- increased requirements for grade separation projects 0.3

Person-Years:

- establishment of an inspection and enforcement capability for the Transport of Dangerous Goods' compliance program 61 P-Y

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Surface, please refer to the following sub-activities:

		Page
E.1	Surface Emergency Planning and Operations	2-91
E.2	Railway Safety	2-93
E.3	Transport of Dangerous Goods	2-96
E.4	Road Safety and Motor Vehicle Regulation	2-99
E.5	Direction and Administration	2-104

E.1 Surface Emergency Planning and Operations

Objective

The development of emergency plans, procedures, organizations and facilities to ensure the efficient and effective operation of rail, ferry and highway transportation systems and facilities that are essential to the national transportation system during periods of national crisis or international tension or war.

Description

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity is responsible for the preparation and maintenance of a wide range of contingency plans and operational procedures required to provide a federal response to national emergencies directly involving any of the surface modes of transport or to ensure the provision of priority surface transportation. The sub-activity also ensures a positive interface with NATO by providing representation as the Head of the Canadian delegation to the NATO Civil Emergency Planning Board for Surface Transportation.

Resource Summaries

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity accounts for 1% of the financial resources and 2% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-92: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates		Forecast		Actual	
	1988-89		1987-88		1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations	268	4	261	4	203	4

1986-87 Financial Performance: No significant net change occurred between 1986-87 planned and actual financial performance.

Figure 2-93: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations	203	4	226	4	(23)	-

Performance Information and Resource Justification

Joint emergency planning will be conducted with U.S. and Canadian government departments and agencies and the U.S. and Canadian rail industry in order to develop operating agreements and contingency plans and procedures to ensure effective use of rail transport and facilitate cross-border movements during international crises or war.

The Surface Emergency Planning and Operations organization will actively participate on international and NATO planning boards and committees to ensure that Canada can carry on its commitments under NATO and CANUS agreements with respect to the provision of necessary rail, highway and ferry transportation services during declared national, international or war emergencies.

E.2 Railway Safety

Objective

To improve the safety of the railways and the general public by drafting new rail safety legislation and by providing financial assistance for projects which eliminate rail/road traffic conflicts.

Description

This sub-activity consists of the following functions:

Railway Safety Act: develops legislation that will enhance railway safety.

Railway Relocations and Crossings: provides financial assistance for grade separation construction under the Railway Relocation and Crossing Act and contributes to the reduction of accidents on the railway transportation system.

Resource Summaries

The Railway Safety sub-activity accounts for 33% of the financial resources and 1% of the person-years of the Surface Activity. Approximately 97% of the funds for this sub-activity are contributions.

Figure 2-94: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89*		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Railway Relocations and Crossings	12,790	2	7,756	6	8,935	2

* Resources to undertake changes to the Railway Safety Act have not been reflected in the 1988-89 Main Estimates as the transfer from NTA has not yet been approved.

1986-87 Financial Performance: The surplus in 1986-87 was caused by the delay in the implementation of the Regina Rail Relocation project and the transfer of the Fort Saskatchewan rail realignment project to the CTC.

Figure 2-95: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Railway Relocations and Crossings	8,935	2	22,985	2	(14,050)	-

Performance Information and Resource Justification

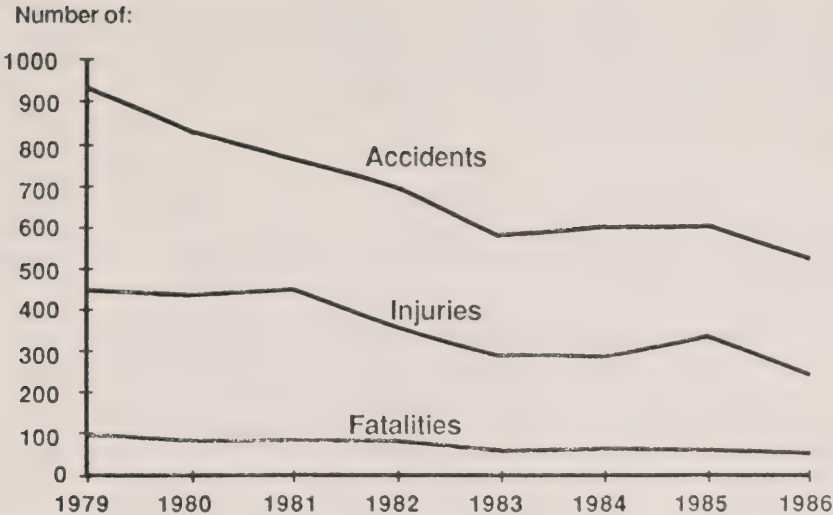
Railway Relocations and Crossings: Figure 2-96 details funding by type of project. Railway relocation projects are undertaken to promote urban improvement and safety, and grade separations provide for the safety protection and convenience of the public at railway crossings. Operation Lifesaver is a publicity program to warn drivers of the dangers at railway crossings.

Figure 2-96: Distribution of Railway Relocations and Crossings Payments

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Regina Railway Relocation	6,643	-	-
Railway Relocation and Crossing Act Grade Separation Projects	5,727	7,147	7,968
Operation Lifesaver	100	100	100
Victoriaville Rail Realignment	-	-	700
	12,470	7,247	8,768

In grade separation projects, the removal of hazardous road/rail level crossings invariably results in improved safety. Figure 2-97 indicates the trend in crossing accidents is downward. Grade separations which receive funding in 1988-89 will reduce rail/road crossing exposures by 5 million per day. Grade separations that require funding total approximately 34 million exposures per day. Reduced accident rates at railway crossings are not solely attributed to grade separations but are a result of other federal and provincial road safety programs as well.

Figure 2-97: Railway Crossing Accidents in Canada, 1979-1986



E.3 Transport of Dangerous Goods

Objective

To provide and coordinate a national multimodal safety program dealing with the transport of dangerous goods administered by federal and provincial agencies so as to achieve improvements in levels of safety within an economically efficient and competitive market.

Description

This sub-activity consists of the following two functions:

Dangerous Goods Safety: responsible for the development and evaluation of regulations and standards.

Compliance & Provision of Information Relative to Emergencies: responsible for the education and examination of inspectors, the carrying out of inspections, and the conducting of enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act; and the conduct of support programs for the provision of information on chemicals and sources of support relative to response to dangerous goods accidents.

Resource Summaries

The Transport of Dangerous Goods sub-activity accounts for 20% of the financial resources and 42% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-98: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Dangerous Goods Safety	3,309	46	6,205	49	4,503	48
Compliance & Provision of Information Relative to Emergencies	4,563	71	4,876	70	4,004	65
	7,872	117	11,081	119	8,507	113

1986-87 Financial Performance: Resource utilizations were realigned between functions to better reflect the actual distribution of duties. Delays in reaching agreement with all provinces to undertake a surveillance program in support of the Transport of Dangerous Goods' compliance program created a \$3.8 million surplus. Establishment of an inspection and enforcement capability required an additional 53 person-years of which 24 had been temporarily assigned to Dangerous Goods Safety function.

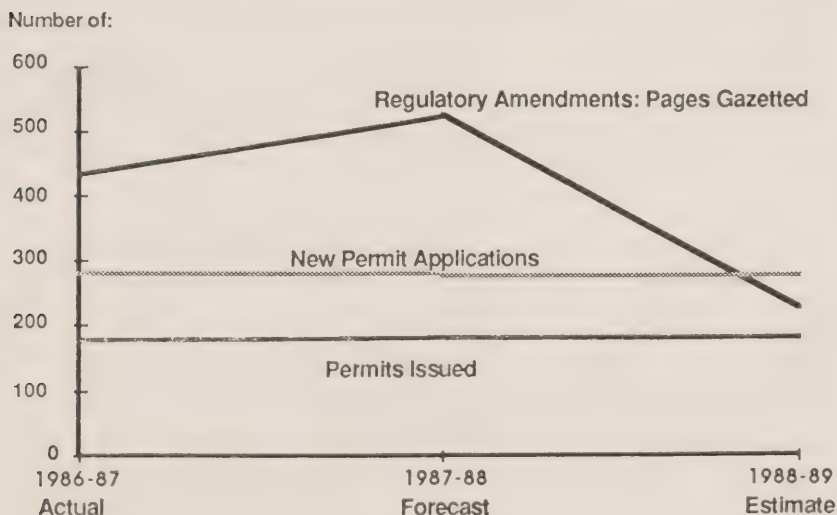
Figure 2-99: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Dangerous Goods Safety Compliance & Provision of Information Relative to Emergencies	4,503	48	4,341	24	162	24
	4,004	65	7,980	36	(3,976)	29
	8,507	113	12,321	60	(3,814)	53

Performance Information and Resource Justification

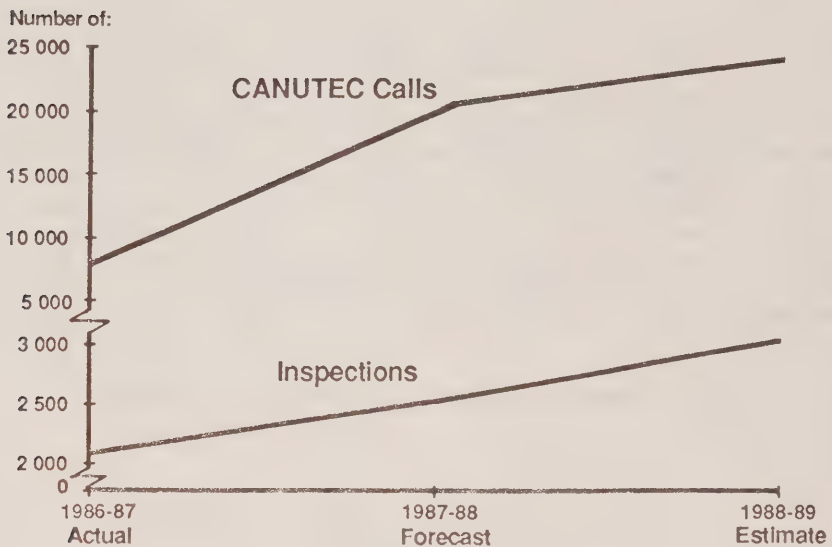
Dangerous Goods Safety: Amendments to the Transportation of Dangerous Goods Regulations are for the purposes of clarifying the intent of the Regulations, reducing the economic impact on industry and the public, facilitating international trade, and reducing the administrative burden associated with, among other things, issuance of permits for exception and equivalent levels of safety. Additional amendments cover safety standards for the manufacturing of packagings and cylinders, and safety requirements for the handling, offering for transport and transporting of dangerous goods.

Figure 2-100: Performance Data - Dangerous Goods Safety



Compliance & Provision of Information Relative to Emergencies: To support compliance with and enforcement of the Regulations, the Directorate has 44 inspectors and staff employed in Ottawa and six regional offices across Canada. Through CANUTEC, the Directorate provides a 24-hour-a-day bilingual information and communication assistance in transport emergencies involving dangerous goods. The Directorate also provides a regulatory requirements information service; reviews industry emergency response plans (ERP); arranges for assistance at dangerous occurrences; and provides advice regarding remedial measures taken at dangerous occurrences.

Figure 2-101: Performance Data – Compliance and Provision of Information Relative to Emergencies



E.4 Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Objective

To contribute to a reduction in deaths, injuries and property damage, health impairment, and energy consumption resulting from the use of motor vehicles.

Description

This sub-activity consists of the following functions:

Motor Vehicle Safety: improves the safe design, construction and operation of motor vehicles through the development, promulgation and enforcement of cost-effective, publicly acceptable safety standards for new motor vehicles manufactured in or imported into Canada, and through the testing of vehicles and the investigation of accidents and safety related public complaints, so that defects may be corrected and recall campaigns satisfactorily conducted by manufacturers and importers.

Motor Vehicle Exhaust Emissions: reduces the level of atmospheric emissions by ensuring that maximum exhaust and evaporative emission levels of new motor vehicles manufactured in or imported into Canada do not exceed existing vehicle emission standards for hydrocarbons (0.25 grams/km), carbon monoxide (2.1 grams/km) and oxides of nitrogen (0.62 grams/km).

Motor Vehicle Fuel Economy: reduces annual consumption of petroleum by light duty vehicles by monitoring the average fuel consumption of all vehicles sold in Canada by each manufacturing and importing company and by informing the public of fuel consumption ratings of all new cars on the Canadian market.

Resource Summaries

The Road Safety and Motor Vehicle Regulation sub-activity accounts for 43% of the financial resources and 50% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-102: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Motor Vehicle Safety	14,734	129	15,272	129	14,801	139
Motor Vehicle Exhaust Emissions	1,443	8	1,493	8	840	8
Motor Vehicle Fuel Economy	413	3	466	3	740	3
	16,590	140	17,231	140	16,381	150

Revenue is generated through the recovery of costs from industrial and other government users of the Motor Vehicle Test Centre. This revenue, estimated at \$0.2 million in 1987-88, is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

1986-87 Financial Performance: Person-year utilizations were realigned between the emission and the fuel economy functions to better reflect the actual distribution of duties. Increased costs of contracted accident investigation and operational support at the Motor Vehicle Test Centre created a \$.6 million shortfall.

Figure 2-103: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Motor Vehicle Safety	14,801	139	14,241	130	560	9
Motor Vehicle Exhaust Emissions	840	8	840	6	-	2
Motor Vehicle Fuel Economy	740	3	740	5	-	(2)
	16,381	150	15,821	141	560	9

Performance Information and Resource Justification

Performance Information:

Motor Vehicle Safety: The road system is the scene of approximately 90% of all transportation accidents, as illustrated by Figure 2-104. Vehicle occupants constitute by far the largest single component of the total. Although there has been a marked decrease (Figure 2-105) in traffic fatalities since 1973, due largely to the impact of government and industry programs, there are still over 4,000 persons killed annually - the greatest single cause of loss of life of persons under 30 years old.

There is growing evidence that the situation may be worsening as improved economic conditions lead to increased travel. Particular concern is also being expressed over the safety of heavy commercial vehicles.

Research and standards development will place particular emphasis in 1988 on improving school bus safety, the protection offered by occupant restraint systems, and heavy vehicle safety. Standards enforcement will focus on new market entries to maintain the existing high levels of safety offered by current models, and over 100 vehicles will be tested at the Motor Vehicle Test Centre to confirm the industry's certification of compliance with Canadian standards. Approximately 1,000 detailed accident investigations will support research and standard development activities, and over 1,500 public complaints will be investigated to ensure defective vehicles, tires or child seats are recalled for correction.

Figure 2-104: Fatality Percentage by Mode of Transportation - 1986

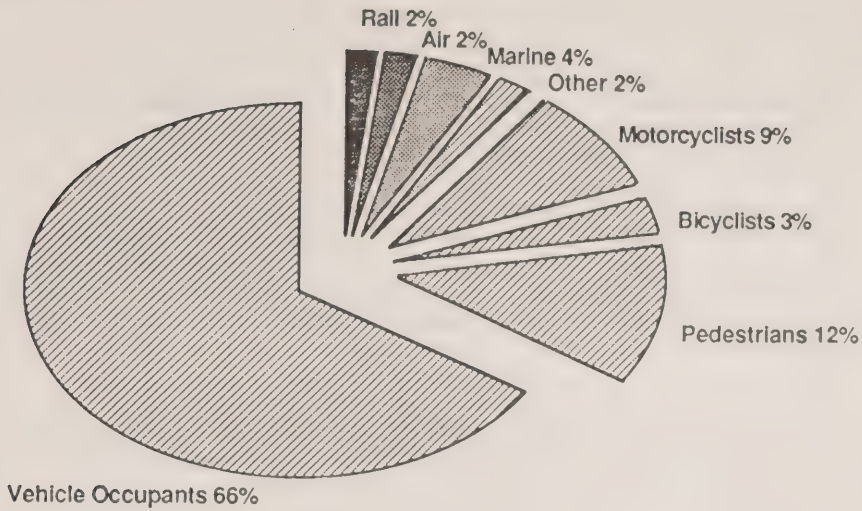
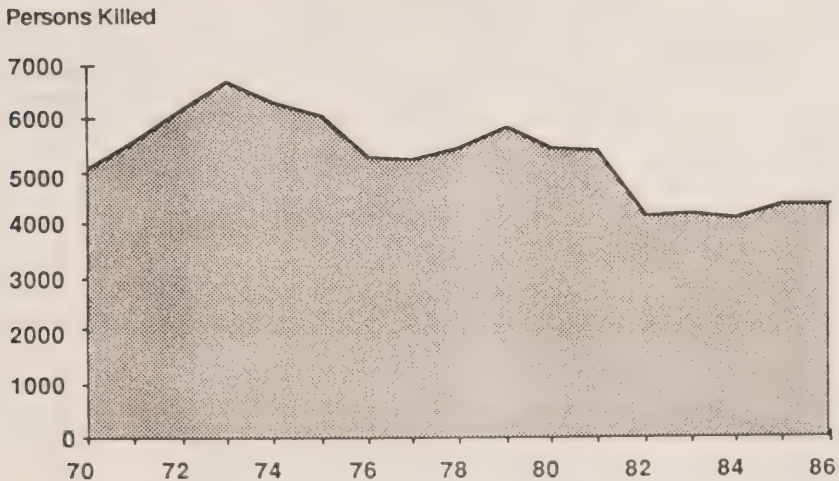


Figure 2-105: Annual Fatalities in Motor Vehicle Accidents, 1970-1986



Motor Vehicle Exhaust Emissions: Motor vehicles comprise the largest single source (25-30%) of hydrocarbon, carbon monoxide and nitrous oxide air pollution in Canada. To reduce these levels, standards for emissions of airborne pollutants have been developed in close liaison with the Departments of Environment and Energy, Mines and Resources. Extensive studies, analyses and public consultations led to a government decision to adopt more stringent exhaust emission standards for light-duty motor vehicles commencing in September 1987 and for heavy-duty vehicles commencing in December 1988.

The program will concentrate on the enforcement of these standards with particular emphasis on new market entries. Approximately 60 representative vehicles will be tested for emissions compliance and the same vehicles will be used to verify manufacturers' fuel economy ratings. These vehicles, in fact, will also serve for certain safety compliance test programs.

Motor Vehicle Fuel Economy: Canada now consumes about 1.5 million barrels of petroleum per day. Approximately 30% is used by private automobiles and light trucks, and 15% by commercial transportation. Since 1976, manufacturers have voluntarily complied with a program to improve the fuel efficiency of new passenger cars and light trucks offered for sale in Canada. To monitor compliance by industry, the Surface Activity has produced guidelines and standard test methods, audited manufacturers' data on consumption, analyzed public complaints, and conducted surveys on vehicle labelling and the issuance of fuel consumption information to the public. As shown in Figure 2-106, this has contributed to annual reductions in the Canadian new car fleet average fuel consumption since 1973.

Figure 2-106: New Passenger Vehicle Fleet Sales-Weighted Fuel Consumption Averages

Year	L/(100 km)		MPG	
	Goal*	Actual**	Goal*	Actual**
1960	-	15.0	-	18.7
1965	-	15.0	-	18.7
1970	-	15.5	-	18.1
1973	-	16.5	-	16.8
1974	-	15.9	-	17.8
1975	-	15.3	-	18.3
1976	-	13.2	-	21.4
1977	-	12.6	-	22.4
1978	-	11.5	-	24.6
1979	-	11.5	-	24.6
1980	11.8	10.2	23.9	27.7
1981	10.7	9.3	26.4	30.4
1982	9.8	8.4	28.8	33.6
1983	9.0	8.4	31.4	33.6
1984	8.7	8.5	32.5	33.2
1985	8.6	8.5	32.8	33.2
1986	8.6	8.4	32.8	33.6
1987	8.6	-	32.8	-
1988	8.6	-	32.8	-
1989	8.6	-	32.8	-

* No goals established for period 1960-1979.

** Industry average.

Resource Justification:

Motor Vehicle Safety: The prime countermeasure available to the Department is the improvement and level of safety of the motor vehicle itself, although the development of countermeasures for application by others also contributes to the success of the program. National accident investigations and the research and development of safety standards require \$4.8 million of operating funds annually. The compliance enforcement program and defect investigations require \$3.3 million, and the operation and maintenance of the Motor Vehicle Test Centre requires \$3 million annually. Approximately \$400,000 is utilized for public information purposes.

Capital resources of \$1.7 million will be used to purchase vehicles for compliance testing and to purchase/modify testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre. An estimated \$0.5 million will be recovered by Supply and Services, Canada through the resale of test vehicles.

Contributions of \$87,000 for countermeasures research will be made to organizations, agencies, associations and institutions that conduct research, develop or evaluate studies of road safety problems or accident countermeasures affecting the road user, the vehicle or the roadway system.

Motor Vehicle Emissions and Fuel Economy: The program activities of these key result areas are closely linked. The development of emissions regulations and fuel economy guidelines, and the enforcement program requires approximately \$700,000 annually. The publication and distribution of approximately 800,000 copies of the Fuel Economy Guide requires \$100,000.

Capital resources of \$1 million will be used to purchase vehicles for compliance testing and to purchase/modify testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre.

E.5 Direction and Administration

Objective

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure by providing overall direction and management, timely and effective resource management, and executive services to the activity.

Description

This sub-activity consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Surface and the Director, Resource Management and Executive Services and provides activity-wide direction and support in the following areas: planning, resource management, and executive services.

Resource Summaries

The Direction and Administration sub-activity accounts for 3% of the financial resources and 5% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-107: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Office of the Assistant Deputy Minister	302	3	263	2	1,215	2
Resource Management and Executive Services	932	12	805	10	842	12
	1,234	15	1,068	12	2,057	14

1986-87 Financial Performance: The Hinton Commission of Inquiry resulted in an over-expenditure of \$1.0 million.

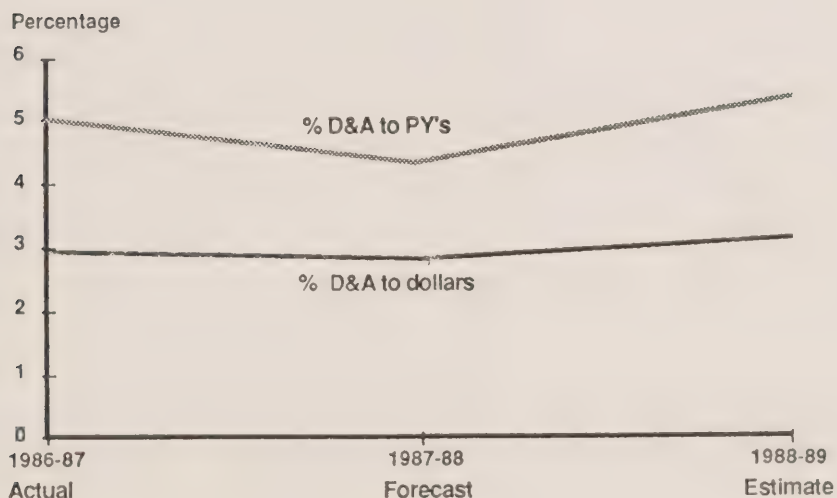
Figure 2-108: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$ -	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Office of the Assistant Deputy Minister	1,215	2	267	3	948	(1)
Resource Management and Executive Services	842	12	930	12	(88)	-
	2,057	14	1,197	15	860	(1)

Performance Information and Resource Justification

This sub-activity accounts for the following percentage of the total operating expenditures and transfer payments of the Activity, excluding the Hinton Commission of Inquiry.

Figure 2-109: Direction and Administration as a Percentage of Resources



F. Departmental Administration

Objective

To provide overall direction, management and services in support of modal components and crown corporations of Transport Canada in order to contribute to the development and delivery of a safe and efficient national transportation system.

Sub-Objectives

Corporate Management: to provide overall direction to Transport Canada, and Transport crown corporations and agencies in order to ensure that the objectives of the federal government and Transport Canada particularly those related to safety, are implemented in a consistent manner; and to provide security and emergency planning, legal support, public affairs, review and safety services in order to assist departmental management to meet its objectives.

Finance: to see to the acquisition, safeguard, control and disposal of financial and adequate materiel resources to meet departmental objectives and to assist the department in the economic, efficient and effective management of its programs.

Personnel: to ensure the availability of a qualified, properly classified, and representative work force to the department.

Description

The Departmental Administration Activity provides direction and management to the department and crown corporations through the Executive Offices of the Minister, Minister of State, and Deputy Minister. The Assistant Deputy Minister (ADM) Finance centrally controls and provides services to the department in areas of finance, planning and programming, cost recovery and economic evaluation, general administrative services, management consulting, communications and informatics, and materiel and contracting. The ADM Personnel centrally controls and provides personnel and training services to the department. Other services include internal audit, program evaluation and review, public affairs, legal counsel, safety, and security and emergency planning.

Resource Summaries

The Departmental Administration Activity accounts for approximately 6.5% of the Department's net total 1988-89 expenditures and 13.2% of the total person-years.

Figure 2-110: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Change		For Details See Page
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y	
Corporate Management	24,977	361	27,481	361	(2,504)	-	2-111
Finance	82,175	1,348	79,393	1,382	2,782	(34)	2-112
Personnel	58,806	991	60,827	1,017	(2,021)	(26)	2-114
	165,958	2,700	167,701	2,760	(1,743)	(60)	
Revenues and Recoveries							
Finance	3,847		3,497		350	-	
Personnel	5,222		5,182		40	-	
	9,069		8,679		390	-	
Total	156,889	2,700	159,022	2,760	(2,133)	(60)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are approximately \$2.1 million lower than the 1987-88 forecast. The major changes which contribute to this net decrease include:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

Operating:

- net increase in salaries and wages items for price adjustment; 2.6
- implementation of market based charges by Public Works Canada (Finance); 7.9
- decrease in resources as part of the overall expenditure reduction exercise; (4.6)
- temporary allocation of deficit reduction; and (3.8)
- increase in recovery of costs (Finance). (0.4)

\$ Millions

Capital:

- decrease in capital requirements for Electronic Data Processing (EDP) equipment relating to facilities upgrading at Headquarters (Finance) and for construction at the Coast Guard College, Sydney, N.S. (Personnel) offset by increases in acquisition of minor equipment. (3.8)

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 forecast for Departmental Administration is \$5.6 million greater than the 1987-88 Main Estimates of \$153.4 million. The difference reflects the following major items:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

Operating:

- miscellaneous minor workload increases; 2.4
- enhancement of security (Corporate Management); 0.4
- increase in forecast recoveries (Finance); (0.4)
- reduction in Training costs at Training Institute (Personnel); and (0.5)
- increased requirements to provide for the review of management controls and maximizing use of EDP facilities, and study of Crash Fire Rescue Policy (Corporate Management). 0.9

Capital:

- upgrade of Electronic Data Processing facilities; (Finance); and 1.2
- increase in acquisition of miscellaneous Communications and Informatics equipment (Finance). 1.6

Figure 2-111: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Budgetary						
Corporate Management	26,007	346	23,218	321	2,789	25
Finance*	82,420	1,415	62,885	1,384	19,535	31
Personnel	63,537	1,014	65,513	1,097	(1,976)	(83)
Deficit Reduction	-	-	(78,212)	(62)	78,212	62
	171,964	2,775	73,404	2,740	98,560	35
Revenues and Recoveries						
Finance	3,019		3,090		(71)	
Personnel	4,022		2,737		1,285	
	7,041		5,827		1,214	
Total	164,923	2,775	67,577	2,740	97,346	35

* Includes net expenditures for the Stores Revolving Fund.

Explanation of change: Actual financial requirements were \$97.3 million greater than projected in its original plan. The major causes of this increase are as follows:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- reinstatement of deficit reduction items temporarily assigned to this Activity; 78.2
- transfers from other activities to provide for increase in maintenance costs of Electronic Data Processing System (Finance); 2.1
- reinstatement of EDP savings from other activities (Finance); 6.2
- transfer from other activities to provide for upgrade of EDP facilities (Finance); 8.2
- enhancement of Civil Aviation security (Corporate Management); 3.5

\$ Millions

- lower operating costs due to delays in staffing and downsizing; (3.2)
- increase in salaries and wages required for retroactive payments; 2.5
- increase in recoveries from clients at Training Institute (Personnel); (1.2)
- transfer of regional pool resources from other activities (Finance); 2.2
- increase in miscellaneous operating expenditures; and 0.5
- contract deferrals in Informatics and Planning and Programming (Finance) (1.7)

Performance Information and Resource Justification

Corporate Management:

Security and Emergency Planning: The unit's resource increases correspond to the new responsibility for the National Civil Air Transportation Security System. This unit foresees an expected decrease in loss of assets over the four fiscal years beginning in 1985-1986. Concurrently, in this period, this group expects an increase in security clearances performed, in intelligence reports prepared, and domestic and foreign security inspections carried out.

Review: The main function is to ensure more effective use of resources including dollars and person-years saved and/or reallocated through the activities of Program Evaluation, Internal Audit and the Program Control Board (PCB). Performance indicators will link the number of evaluation and audit recommendations accepted and acted upon; the number of assessment notes accepted by PCB; the achievement of audit and evaluation plans; and the dollar and person-year savings and/or reallocation attributable to the results of audits, evaluations and assessments.

Public Affairs: This unit has the responsibility for effective two-way communications through communications planning, implementation, monitoring and advice. The unit expects to continue its twice daily production of media coverage clippings, its weekly production of media coverage summaries and analyses and its publication of annual reports, the **Transpo** and **TC Express** magazines and booklets and pamphlets.

Inspector General Transportation Safety: This office provides a focal point for the enforcement and investigation of transportation safety policy, procedures and practices within Transport Canada, and manages and directs the activities of the Marine Casualty Investigation unit. This unit absorbs 90% of the total resources allocated to the Transportation Safety Office. Investigators located in headquarters and regional offices investigate shipping casualties and crews accidents. Figure 2-112 shows statistical information over the past years.

Figure 2-112: Marine Casualty Investigations - Workload Statistics

Calendar year	Number of Incidents	Number of Fatalities	Number of Reports Issued
1980	972	72	31
1981	1,365	70	22
1982	1,465	181*	26
1983	1,358	47	28
1984	1,397	52	38
1985	1,399	64	74
1986	1,340	35	76

* Ocean Ranger accident - February 1982

Finance:

Financial Administration: In an endeavour to reduce overhead costs in future years in line with downsizing, the Financial Administration Branch will be improving efficiency in order to handle increased workload with fewer staff. To this end, a number of major computerized Fixed Assets, and Billing systems are under development, Accounts Verification, and Sampling is planned for implementation on a national basis.

Administration Services: In order to meet the increasing demands for service in Headquarters as well as in the Regions, the Administration Branch will continue to introduce and expand its automated systems in the areas of Publishing Production, Records and Library Management, and Accommodation Planning.

Materiel Management and Contracting Services: The Transport Canada Materiel Management System (TCMMS) has been operational at all Departmental Depots since the beginning of 1987-88. An overall reduction of 5% in inventories has been targeted for this year. Major Federal Airports and Special Facilities are to be added during 1987-88 as are all class II (custodial) inventories purchased by operational components and held for distribution. Automated control of all major inventories will thus be available at the beginning of 1988-89 providing complete visibility and enabling further rationalization of holdings and increased efficiencies during the year.

Control systems for monitoring assets-in-use have been modernized and distributed to regions in order to permit on-line data entry, thereby reducing time for input, enhancing the timeliness of reports and improving management of departmental assets. Similar enhancements to the Departmental Motor Vehicle Fleet Information System are to be undertaken during 1988-89.

Continued increase in demand for contracting services is anticipated during 1988-89. Automated contract statistics reporting procedures will be improved and expanded to provide a solid base for future performance measurement.

Communications and Informatics: There are significant increases in virtually all demand factors due to increased automation. The number of application development projects is expected to increase from 8 in 1985-86 to 20 in 1988-89 (150%). Demand, measured by the number of problem calls, change requests and system users will increase by 28% in application maintenance, 60% in user support and 56% in Distributed Data Processing Network (DDPN) over the period 1985-86 to 1988-89.

The initiative to improve the management of resources using automation is continuing. New automation initiatives in support of the operational activities such as Ships Inspection Reporting System, Airports Maintenance Management System, Civil Aircraft Information Data Base and Dangerous Goods are being planned.

Management Consulting: This unit expects an increase in activities in response to managers' requests for assistance in adjusting organizations and management processes to address safety, regional development communication and other Corporate Priority initiatives. Although Management Consulting resources have been reduced as part of Corporate Net Expenditure Management, the unit expects to maintain a 90% average for recommendations accepted.

Financial Planning and Programming: This unit expects increases of 20-30% in the number of resource proposals reviewed and reports prepared. This workload increase will be accommodated within current resource allocations through changes in procedures and further automation. Systems to support Capital Program Management will be redeveloped.

Cost Recovery and Economic Evaluation: A number of functions essential to the success of the Department's efforts to increase its revenues and reduce its expenses have been consolidated and strengthened as the result of the establishment of this unit. Having developed proposed new cost recovery guidelines and policies in 1986-87, this unit will produce a comprehensive implementation plan in 1987-88, for public consultation in 1988-89. Significant improvements in cost accounting will accompany this initiative.

Personnel:

Group Management: This unit includes the offices of the Assistant Deputy Minister, Personnel, and co-ordination, administration and executive services. A rigorous work plan and review process is in place to provide for the financial and operational accountability of the Personnel sub-activity. A major planned thrust that began in 1986-87 will continue in 1987-88 for the development and refinement of meaningful performance and unit cost measures for all personnel functions. This function will be finalized in 1988-89.

Functional Management: This unit includes staff relations and personnel policy and planning branches which during 1988-89 will be perfecting mechanisms to track and report performance against criteria established in 1987-88.

Personnel Operations: This unit includes the Regional Personnel operations and Senior Management Resourcing Directorates. A comprehensive and effective program was designed and introduced in Transport Canada in 1986-87 entitled the "Employment Continuity Program" to place TC employees affected by departmental downsizing. The Employment Continuity Program is fully in place to respond to 1988-89 demand for retraining and placement of affected TC employees.

Training: The Transport Canada Training Institute (TCTI) at Cornwall, Ontario provides a range of basic and advanced technological training courses of varying lengths for air traffic controllers, electronics technicians and engineers, marine personnel, meteorological technicians and flight service specialists. It also offers courses in Training Technology for instructional staff and transportation management courses for intermediate and senior management personnel. The Cornwall facility is a major training centre utilized by departmental and other Government organizations. TCTI delivered 96,000 student days of instruction in 1985-86, 99,426 days in 1986-87, with 107,000 days planned for 1987-88 and 110,000 days in 1988-89.

At the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia, men and women are trained to become Officers. Training is provided to each Officer Cadet in French or in English in one of the two disciplines of Navigation or Marine Engineering. Students graduate after four years, which includes sea duty, to serve in the Fleet as either Deck Officers or Engineer Officers. Since 1969, the College has graduated 717 Officer Cadets. The current enrollment for 1987-88 consists of 31 first year, 29 second year, and 33 third year students. In addition, training is conducted for the 17 Caribbean States under the Caribbean Maritime Training Assistance Program, and shorter duration courses are provided to Fleet Officers. Projected intake of students in 1988-89 is 30.

Figures 2-113 and 2-114 summarize the ratio of Departmental Administration person-years and expenditures to the departmental totals.

Figure 2-113: Relationship of Departmental Administration Expenditures to Total Departmental Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Total Department	2,434,450	2,410,307	2,404,234
Percent Change from Previous Year	1.0	0.3	
Departmental Administration	156,889	159,022	164,923
Percent Change from Previous Year	(1.3)	(3.6)	
Percentage of Total	6.4	6.6	6.9

Figure 2-114: Relationship of Departmental Administration Person-Years to Total Department Person-Years

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Total Department	20,506	21,017	21,471
Percent Change from Previous Year	(2.4)	(2.1)	
Departmental Administration	2,700	2,760	2,775
Percent Change from Previous Year	(2.2)	(0.5)	
Percentage of Total	13.2	13.1	12.9

Section III Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 3-1 presents Transport Canada net program expenditures by standard object. Included are expenditures and receipts for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund. Expenditures of the Stores Revolving Fund, which was terminated April 1, 1987, have been incorporated for 1986-87 only. Further breakdowns of Figure 3-1, which distinguish between the appropriated and revolving fund portions of financial requirements, are presented at Figures 3-2 and 3-3, pages 3-2 and 3-3.

Figure 3-1: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Personnel			
Salaries and wages	808,791	800,623	819,882
Contributions to employee benefit plans	125,239*	119,739	113,433
Other personnel costs	27,125	31,143	22,247
	961,155	951,505	955,562
Goods and Services			
Transportation and communications	95,120	93,231	102,292
Information	8,226	8,778	11,262
Professional and special services	187,722	189,249	248,639
Rentals	15,608	16,051	18,593
Purchased repair and maintenance	97,067	94,157	106,127
Utilities, materials and supplies	135,974	137,233	175,217
Payments to Crown Corporations	783,527	781,319	767,724
Other subsidies and payments	150,051	138,784	134,930
	1,473,295	1,458,802	1,564,784
Total Operating	2,434,450	2,410,307	2,520,346
Capital			
Construction and acquisition of land, buildings and works	353,517	303,135	189,250
Construction and/or acquisition of machinery and equipment	354,578	305,703	358,670
Total Capital	708,095**	608,838	547,920
Transfer Payments	332,081	288,909	263,483
Total Expenditures	3,474,626	3,308,054	3,331,749
Less: Revenue credited to the vote	1,053,819	983,199	896,191
Total Net Budgetary Expenditures	2,420,807	2,324,855	2,435,558
Non-Budgetary (loans, investments and advances)	1,000	1,000	-
	2,421,807	2,325,855	2,435,558

* includes \$9,420 for Airports Revolving Fund employee benefit costs in 1988-89

** includes \$101,178 for Airports Revolving Fund capital in 1988-89

(Supplementary Information) 3-1

The Airports Authority in Transport Canada comprises major federal airports that are funded through a revolving fund, and federal dependant and development airports, that are funded through appropriations.

Figure 3-2 provides details on the distinct funding mechanisms that make up total Airports Authority Group resourcing.

Figure 3-2: Financial Requirements by Standard Object - Segregated between Appropriations and Revolving Fund Requirements - Airports Authority

(thousands of dollars)	Appropriations			Revolving Fund		
	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual* 1986-87
Personnel						
Salaries and wages	84,404	88,900	95,635	60,773	56,900	59,038
Contributions to employee benefit plans*	13,083	13,500	14,900	9,420	8,700	-
Other personnel costs	4,062	4,500	4,063	3,505	3,000	1,254
	101,549	106,900	114,598	73,698	68,600	60,292
Goods and Services						
Transportation & communications	9,300	9,300	9,367	2,200	2,200	2,825
Information	600	600	586	500	500	497
Professional & special services	35,256	30,300	27,346	30,600	30,600	58,093
Rentals	2,700	2,700	2,760	900	900	875
Purchased repair & maintenance	3,400	3,400	4,252	7,700	7,700	8,262
Utilities, materials & supplies	29,400	29,400	32,473	27,300	27,300	27,118
Payments to Crown Corporations	-	-	-	-	-	-
Other subsidies and payments	-	1,500	1,646	144,257	129,700	135,778
	80,656	77,200	78,430	213,457	198,900	233,448
Total Operating	182,205	184,100	193,028	287,155	267,500	293,740
Capital						
Construction and aquisition of land, buildings and works (08)	77,689	93,300	93,882	84,814	84,500	70,114
Construction &/or aquisition of machinery and equipment (09)	25,723	33,600	32,986	16,364	17,200	14,259
Total Capital*	103,412	126,900	126,868	101,178	101,700	84,373
Transfer Payments	44,004	36,000	37,440	-	-	-
Total Expenditures	329,621	347,000	357,336	388,333	369,200	378,113
Less: Revenue credited to the vote	329,621	345,400	313,545	436,786	424,300	404,600
Total Net Budgetary Expenditures	-	1,600	43,791	(48,453)	(55,100)	(26,487)

* For 1986-87 Public Accounts purposes, CEBP for the Revolving Fund is recorded under All Other Expenditures. Similarly, capital-related salaries and wages, professional and special services and utilities are recorded in Public Accounts under Standard Objects other than 08 and 09. Data for 1988-89 and 1987-88 in this Figure display the proper operating/capital split that reflects the manner in which the Fund is managed.

Figure 3-3, in turn, provides an appreciation of the magnitude of Revolving Fund resourcing relative to appropriated funding for the total Program.

**Figure 3-3: Financial Requirements by Standard Object
- Segregated between Appropriations and
Revolving Fund Requirements - Department in Total**

(thousands of dollars)	Appropriations			Revolving Fund		
	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Personnel						
Salaries and wages	748,018	743,723	760,844	60,773	56,900	59,038
Contributions to employee benefit plans*	115,819	111,039	113,433	9,420	8,700	-
Other personnel costs	23,620	28,143	20,993	3,505	3,000	1,254
	887,457	882,905	895,270	73,698	68,600	60,292
Goods and Services						
Transportation & communications	92,920	91,031	94,234	2,200	2,200	2,825
Information	7,726	8,278	7,947	500	500	497
Professional & special services	157,122	158,649	141,122	30,600	30,600	58,093
Rentals	14,708	15,151	16,020	900	900	875
Purchased repair & maintenance	89,367	86,457	72,593	7,700	7,700	8,262
Utilities, materials & supplies	108,674	109,933	106,326	27,300	27,300	27,118
Payments to Crown Corporations	783,527	781,319	767,724	-	-	-
Other subsidies and payments	5,794	9,084	9,258	144,257	129,700	135,778
	1,259,838	1,259,902	1,215,224	213,457	198,900	233,448
Total Operating	2,147,295	2,142,807	2,110,494	287,155	267,500	293,740
Capital						
Construction and acquisition of land, buildings and works (08)	268,703	218,635	204,129	84,814	84,500	70,114
Construction &/or acquisition of machinery and equipment (09)	338,214	288,503	375,530	16,364	17,200	14,259
Total Capital*	606,917	507,138	579,659	101,178	101,700	84,373
Transfer Payments	332,081	288,909	263,483	-	-	-
Total Expenditures	3,086,293	2,938,854	2,953,636	388,333	369,200	378,113
Less: Revenue credited to the vote	617,033	558,899	491,591	436,786	424,300	404,600
Total Net Budgetary Expenditures	2,469,260	2,379,955	2,462,045	(48,453)	(55,100)	(26,487)
Non-Budgetary (loans, investments and advances)	1,000	1,000	-	-	-	-
	2,470,260	2,380,955	2,462,045	(48,453)	(55,100)	(26,487)

* Note comments provided for Figure 3-2

2. Personnel Requirements

Figure 3-4 provides a breakdown of the number of personnel by activity and Figure 3-5 displays the person-years and average salary provisions by category. Personnel expenditures represent 27.7% of total gross Program expenditures.

Figure 3-4: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Policy and Coordination	323	349	323
Marine/Canadian Coast Guard	6,169	6,160	6,184
Aviation	6,903	7,030	7,171
Airports Authority	4,133	4,437	4,735
Surface	278	281	283
Departmental Administration	2,700	2,760	2,775
	20,506	21,017	21,471

Figure 3-5: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
	88-89	87-88	86-87		
Management	277	290	296	51,400-100,700	69,838
Scientific and Professional					
Architecture and Town Planning	3	33	37	20,112- 79,200	50,275
Chemistry	7	10	7	17,425- 70,800	40,419
Economics, Sociology and Statistics	114	110	89	15,600- 70,392	55,237
Education	31	33	29	15,334- 70,800	49,664
Engineering and Land Survey	490	630	632	25,715- 79,200	52,112
Library Science	11	11	12	22,042- 52,255	36,792
Physical Science	5	11	1	19,957- 70,800	51,511
Psychology	6	6	5	26,434- 61,561	47,735
Administrative and Foreign Services					
Administrative Services	1,039	1,048	971	15,178- 63,264	41,186
Computer Systems Administration	173	190	106	20,807- 68,111	42,180
Financial Administration	212	222	205	14,005- 59,267	44,376
Information Services	53	46	51	15,055- 59,100	44,785
Organization and Methods	32	34	37	14,874- 59,100	47,769
Personnel Administration	207	200	201	14,239- 60,400	43,704
Program Administration	807	778	732	15,178- 63,264	42,708
Purchasing and Supply	121	122	109	14,155- 59,268	37,405

Figure 3-5: Details of Personnel Requirements (Cont'd)

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
	88-89	87-88	86-87		
Technical					
Aircraft Operations	572	605	590	34,323- 63,173	52,599
Air Traffic Control	2,076	2,087	2,184	16,366- 68,637	53,836
Drafting and Illustration	110	133	140	17,248- 44,693	33,172
Educational Support	1	3	3	11,844- 31,617	26,460
Electronics	1,653	1,738	1,683	18,337- 57,319	41,846
Engineering and Scientific Support	258	378	393	15,568- 56,395	40,405
General Technical	832	833	866	14,009- 61,735	36,672
Photography	2	3	2	19,071- 34,751	28,081
Radio Operations	1,205	1,001	1,219	16,481- 53,763	32,574
Ships Officers	927	934	1,076	22,873- 61,052	34,924
Social Science Support	71	67	39	14,009- 64,044	35,929
Technical Inspection	514	496	508	14,009- 63,692	46,503
Administrative Support					
Communications	57	63	33	17,034- 35,284	25,693
Data Processing	76	69	56	14,912- 41,166	27,075
Clerical and Regulatory	2,059	2,063	2,017	14,338- 35,194	23,804
Office Equipment	31	47	18	14,042- 28,019	21,210
Secretarial, Stenographic and Typing	720	761	777	14,210- 35,419	23,443
Operational					
Firefighters	639	674	717	24,735- 47,490	33,778
General Labour and Trades	2,474	2,519	2,597	17,281- 43,181	28,393
General Services	185	187	218	14,693- 44,350	25,458
Heating Power and Stationary Ops	111	122	146	20,996- 40,948	29,265
Lightkeepers	334	352	400	17,777- 32,984	24,490
Ships' Crew	1,790	1,793	1,824	21,444- 33,288	24,646
Other	221	427	362		

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1987. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

Planned voted and revolving fund capital expenditures of \$708.1 million in 1988-89 represent 29.4% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-6 provides a breakdown of capital spending by Activity.

Figure 3-6: Capital Resources by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87	For Details See Page
Policy and Coordination*	1,252	1,139	359	-
Marine/Canadian Coast Guard	170,787	150,500	223,589	3-7
Aviation	321,751	215,000	210,620	3-13
Airports Authority - Revolving Fund**	101,178	101,700	84,373	3-29
- Voted	103,412	126,900	126,868	3-33
	204,590	228,600	211,241	
Surface*	2,747	2,985	2,598	-
Departmental Administration	6,968	10,614	15,625	3-40
Total Department	708,095**	608,838	664,032	

* Capital for Policy and Coordination comprises primarily office equipment and for Surface, vehicles for testing. None of these items, individually, is greater than \$250,000. As such, no detailed project listings are provided.

** Revolving Fund capital is Statutory and is therefore not rolled into the appropriated Vote 5 Capital of \$606,917,000, on page 1-4.

Figures 3-7 to 3-10 identify, by Activity, all planned expenditures on capital projects with a total estimated cost of \$250,000 or greater.

To facilitate more detailed understanding of the Transport Canada capital program, projects are broken down by sub-activity, province and location. Where location is not specified in bold type, the project is either national, provincial or regional in character.

Projects whose estimated total costs have increased or decreased by 20% or \$1.0 million dollars (whichever is greater), are identified by small arabic numbers preceding either the location or the specific sub-project at a given location. Brief explanations of these major changes may be found by referring to the appropriate footnoted reference.

Reference may be made to page 3-41 for details on two Major Crown Project (MCP) for which Transport Canada is responsible.

**Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/
Canadian Coast Guard**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
FLEET CAPITAL INVESTMENT PLAN (FCIP)					
HEADQUARTERS					
Marine Navigation Systems					
Major Crown Project	599,281	599,281	597,531	1,750	-
Type 700, Construct One Vessel	9,000	9,158	5,086	3,622	450
Modifications					
1. - CCGS Simcoe	9,000	11,831	3,558	8,273	-
- CCGS Provo Wallis.....	12,700	12,700	-	1,000	11,700
- CCGS Tracy.....	-	8,751	2,553	6,198	-
Enhanced Light Helicopters	49,400	49,400	-	1,000	48,400
Icebreaking and Arctic Operations					
Modifications					
2. - CCGS John Cabot.....	3,500	1,210	810	400	-
3. - CCGS Louis S. St. Laurent.....	54,469	75,829	1,068	23,496	51,265
Marine Search and Rescue					
Type 600 (Grenfell Replacement)	30,500	29,417	28,477	940	-
Type 100 - Quebec City ...	1,305	931	911	20	-
4. Prototype Self Righting Lifeboat (ARUN).....	2,000	3,642	1,672	1,910	60
Type 500 - 2 SAR Vessels .	47,454	47,454	-	1,200	46,254
Type 600 (Darby Replacement)	-	53,000	-	1,000	52,000
Type 600 Design.....	-	601	551	50	-
ARUN ("S" Class Replacement) (formerly CCGS Spume replacement)	3,990	3,178	263	2,915	-

1. to 4. See Pages 3-11 and 3-12 for explanations of increases/decreases

**Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/
Canadian Coast Guard (Cont'd)**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP)					
NEWFOUNDLAND					
St. John's -					
Helicopter Hangar	-	2,334	-	1,535	799
Hopedale -					
Restore Communications Facilities	1,252	1,252	554	698	-
NOVA SCOTIA					
Dartmouth -					
Land and Second Access	892	892	437	455	-
Sydney -					
Replace Receiver Site and Construct Radio Ops/ Maintenance/TAM Office	1,212	1,323	1,294	29	-
Canso Canal -					
Dewatering System Underwater Components	2,299	2,895	-	205	2,690
QUEBEC					
Repair and Replace					
Northern Antenna	999	999	237	478	284
Sorel -					
Reconstruct Workshop	5,451	5,451	3,308	2,143	-
Quebec -					
VTS Radar	6,666	6,649	3,083	3,566	-
Montreal -					
VTS Radar	-	9,515	-	360	9,155
ONTARIO					
Lightstation Power					
Supply	1,280	1,267	485	186	596

**Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/
Canadian Coast Guard (Cont'd)**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
------------------------	--	---	--	----------------------	---------------------------------------

COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP) (Cont'd)

BRITISH COLUMBIA

Hunter Point -

MF Remote Tranceiver Sites, Queen Charlotte Is.	1,309	1,249	652	597	-
---	-------	-------	-----	-----	---

Prince Rupert -

Replace Lightstation Dwellings	928	846	250	111	485
---	-----	-----	-----	-----	-----

Victoria -

Replace Family Dwellings at Lightstations	790	510	120	125	265
--	-----	-----	-----	-----	-----

MULTI-PROVINCE

VHF Filler Sites (Nova Scotia and New Brunswick)	909	909	596	313	-
--	-----	-----	-----	-----	---

HEADQUARTERS

Automated Certification and Examination System	300	300	150	150	-
Capital Investment Plan for Bases and Sub-Bases ...	955	980	955	25	-
National Radio Beacon Replacement Program	655	615	565	50	-
EPIRBs for CCG Vessels	669	669	-	40	629
5.Shipboard Communications					
Console Replacement	2,504	3,810	2,751	500	559
VHF Direction Finders	3,028	3,028	100	360	2,568
Hard Copy Communications for CCG Vessels	3,254	3,254	292	933	2,029
6.Lightstation Monitoring Program	7,087	12,144	6,204	2,820	3,120
Continuous Broadcast Equipment Replacement.....	-	575	375	200	-
Polar 8 Icebreaker Design.....	-	13,800	7,600	6,200	-

5. and 6. See Page 3-12 for explanations of increases/decreases

(Supplementary Information) 3-9

**Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/
Canadian Coast Guard (Cont'd)**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
HARBOURS AND PORTS ASSET MANAGEMENT PLAN (HPAMP)					
NEWFOUNDLAND					
Cornerbrook -					
Container Terminal	-	17,000	100	7,000	9,900
7. Argentia -					
Fleet Dock Reconstruction ...	15,023	4,863	1,163	3,700	-
St. Lewis -					
Wharf Reconstruction	1,403	1,758	58	1,700	-
Black Tickle -					
Wharf Reconstruction	1,278	1,458	955	503	-
Goose Bay -					
Shed Reconstruction	2,784	3,100	427	1,002	1,671
Long Pond -					
Wharf Repairs	-	4,400	540	3,860	-
PRINCE EDWARD ISLAND					
Souris -					
Port Development and					
Land Acquisition PHASE I ...	8,534	3,747	3,517	230	-
PHASE II ..	-	4,420	1,063	3,357	-
NOVA SCOTIA					
Pugwash -					
Wharf Reconstruction	2,257	2,553	1,355	1,198	-
Annapolis Royal -					
Wharf Replacement	1,652	1,755	1,386	369	-
Iona -					
Wharf Reconstruction	-	1,489	50	1,385	54
NEW BRUNSWICK					
Sand Point -					
L-shaped Wharf and Back Up					
Land	8,870	9,937	2,437	7,500	-

7. See page 3-12 for explanation of decrease

**Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/
Canadian Coast Guard (Concl'd)**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
------------------------	--	---	--	----------------------	---------------------------------------

HARBOURS AND PORTS ASSET MANAGEMENT PLAN (HPAMP) (cont'd)

QUEBEC					
Saint Augustin -					
Wharf Reconstruction	5,905	6,000	1,066	2,762	2,172
Matane -					
Open Storage Area	4,616	3,816	3,226	590	-
Harrington Harbour -					
Wharf Reconstruction	1,512	1,512	70	842	600
Tête à la Baleine -					
Wharf Reconstruction	4,475	4,475	198	980	3,297
Cap-aux-Meules -					
Wharf Reconstruction	2,967	3,157	-	1,059	2,098
Les Méchins -					
Wharf Reconstruction	5,500	6,390	240	1,200	4,950
8. Baie Comeau -					
Harbour Restoration	10,050	11,978	270	175	11,533
St Ignace de Loyola -					
Wharf Reconstruction	3,450	3,505	253	3,108	144
Paspébiac -					
Wharf Reconstruction.....	-	6,676	115	649	5,912

8. See page 3-12 for explanation of increase

**Explanation of Major Changes - Previously versus Currently
Estimated Total Costs - Marine/Canadian Coast Guard**

(thousands of dollars)		Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
Project	From Page			
1. Modification - CCGS Simcoe The increased costs for this project result primarily from a refinement of the class of cost estimates	3-7	9,000	11,831	2,831
2. Modification - CCGS John Cabot The lower current estimated total cost is due to a change in scope following negotiations with Teleglobe Canada.	3-7	3,500	1,210	(2,290)
3. Modification CCGS Louis S. St. Laurent The previously estimated total cost was a "D" class of estimate and has now been refined to a "C" class of estimate, including a further refinement of work required	3-7	54,469	75,829	21,360

**Explanation of Major Changes - Previously versus Currently
Estimated Total Costs - Marine/Canadian Coast Guard (Cont'd)**

(thousands of dollars)			Previously Estimated	Currently Estimated	
Project		From Page	Total Cost	Total Cost	Increase/ (Decrease)
<hr/>					
4. Marine Search and Rescue - Prototype					
Self Righting Lifeboat (ARUN)		3-7	2,000	3,642	1,642
The increase in cost is due to currency fluctuations and custom and excise duties that were not anticipated in the original estimate					
5. Shipboard Communications Console					
Replacement		3-9	2,504	3,810	1,306
The increased costs for this project result primarily from a refinement of the class of cost estimate					
6. Lightstation Monitoring Program		3-9	7,087	12,144	5,057
The increased costs for this project result primarily from a refinement of the class of cost estimate					
7. Argentinia-Fleet Dock Reconstruction		3-10	15,023	4,863	(10,160)
The decrease in cost is due to a change in scope to deal, on an urgent basis, with the portion of the project that is safety related					
8. Baie Comeau - Harbour Restoration		3-11	10,050	11,978	1,928
The increased costs for this project result primarily from a refinement of the class of cost estimate.					
<hr/>					

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects – Aviation

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Future Years' Estimates 1988-89 Require- ments
------------------------	--	---	--	---

The following abbreviations or acronyms are used in the project listing below:

ACC	Area Control Centre	MLS	Microwave Landing System
ANS	Air Navigation Systems	MODS	Modifications
ASDE	Airport Surface Detection Equipment	NDB	Non-Directional Beacon
ATB	Air Terminal Building	PAL	Peripheral Communication Control
ATB/OPS	Air Terminal Building/Operation Building	P.I.A.	Pearson International Airport
ATCOPS	Air Traffic Control Operators	QA	Quality Assurance
ATC	Air Traffic Control	R	Right (runway)
ATS	Air Traffic Services	RAMP	Radar Modernization Project
AWOS	Automated Weather Observing System	RATD	Regional Air Traffic Display (simulators)
BILCOM	Bilingual Communication Project	RATS	Regional Air Traffic Simulator
CARS	Community Aerodrome Radio Stations	RCO	Remote Control Outlet
CASS	Canadian Airport Security Systems	R&D	Research and Development
CPMS	Control and Performance Monitoring System	RDPS	Radar Data Processing System (RAMP)
DCPC	Direct Current Power Control	RFSS	Remote Flight Service Station
DF	Direction Finder	RVR	Runway Visual Range
DME	Distance Measuring Equipment	TACAN	Tactical Air Navigation Aid
DVOR	Doppler Very High Frequency Omni-Range Equipment	TCU	Terminal Control Unit
EDM	Electronic Duty Manager	TELECOM	Telecommunications (usually the organization)
EDP	Electronic Data Processing	TWR	Airport Control Tower
EMD	Electro-Magnetic Detection	UHF	Ultra High Frequency
EPA	Effective Project Approval	VHF	Very High Frequency
FESD	Facility Engineering and Systems	VHF-AM	Very High Frequency - Amplitude Modification
FSS	Flight Service Station	VHF-DF	Very High Frequency - Direction Finder
GAATS	Gander Automated Air Traffic System	VIP/	Visual Information Projection/
HF	High Frequency	OIDS	Operational Display System
ICCS	Integrated Communications Control System	VOR	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment
IF	Intermediate Fix (IFR Approach)	VOR/DME	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment/Distance Measuring Equipment
IFR	Instrument Flight Rules	VORTAC	VOR and TACAN Co-located
ILS	Instrument Landing System	VOT	Very High Frequency Omni Test Equipment
JETS	Joint Enroute Terminal Service		
L	Left (runway)		
LOC/DME	Localizer/Distance Measuring Equipment		
MACS	Modular Aeronautical Communication Switch		
MIDS	Multi Purpose Information Display System		

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Headquarters - Ottawa					
Central Procurement:					
Improvement of Arctic					
Aviation Weather Services.	1,582	1,582	1,539	43	-
Scientific Development ACC & Towers.....	-	485	125	90	270
Work Studies & Cost/Benefit					
Analyses ATCOPS					
Requirements.....	-	426	106	80	240
ATC Controller Human					
Factors Studies.....	-	426	106	80	240
Acquisition of Automated					
Equipment for Air					
Traffic Services.....	-	285	80	50	155
RDPS Upgrade at the					
Research & Experimentation					
Centre.....	-	2,066	-	1,936	130
Maintenance, Enhancement,					
Replacement of Automated					
Equipment.....	-	377	60	74	243
EPA to Purchase Inter-					
ference Measurement					
System.....	-	279	214	65	-
General Expenses & Equip-					
ment for FESD Lab.....					
	-	764	164	100	500
Frequency Assignment System					
Redevelopment.....	-	365	363	2	-
Procure Electro-magnetic					
I/F Test Equipment.....					
	-	335	77	38	220
Provision of Telecommunications					
Technical Manuals.....	-	393	85	47	261
ASDE Phase II.....	13,530	13,800	13,597	63	140
Development/Maintenance					
Centre Support System					
Enhancement.....	-	262	82	30	150
Uninterruptible Power Units					
Bulk Procurement.....	18,000	18,000	2,588	5,949	9,463
Flight Data Display					
Evaluation Program.....	445	445	353	92	-
National Flight Data					
Processing.....	7,724	7,724	7,309	373	42
Automation Systems Support.	-	791	221	95	475
GAATS-System Enhancements,					
Modifications.....					
	2,979	2,979	850	1,498	631

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Headquarters - Ottawa (Cont'd)					
Electronic Duty Manager Workstation (EDM).....	2,056	2,056	1,671	385	-
National Flight Data Processing (NFDPS) Ongoing Software Hardware Support.	2,924	2,924	1,116	1,064	744
Flight Progress Strip Printer.....	1,818	1,818	679	539	600
Electronic Duty Manager Work-station Ongoing Soft/ Hardware Support	-	942	-	172	770
Procure Radar & Automatic Equipment for Evaluation..	-	540	-	90	450
Radar Processing.....	-	270	-	45	225
Radar Sensor & Siting Study (Phase II).....	-	594	-	99	495
Radar & Automation Investigations.....	-	754	160	99	495
Radar Updating Study.....	-	395	35	60	300
Radar Siting Data Base Development.....	-	462	-	85	377
JETS Minor Miscellaneous Configuration Controlled MODS.....	-	806	121	106	579
Conduct of Engineering Study.....	-	746	-	111	635
Integrated Communication Control System (ICCS) Field Support.....	-	982	368	25	589
Modular Aeronautical Communications Switch (MACS).....	47,765	48,570	18,065	17,060	13,445
Procurement of ICCS Training Simulators.....	-	7,407	50	2,795	4,562
Multi-Channel Magnetic Recorder.....	625	625	613	12	-
Canadian Airport Security System (CASS).....	-	580	208	57	315
R&D Airport Security Systems.....	3,923	3,923	1,566	1,212	1,145

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Headquarters - Ottawa (Cont'd)					
1. VHF-AM Mobile Transceivers.	7,932	12,773	-	3,156	9,617
Electronic Security					
Engineering Studies.....	-	376	77	44	255
Engineering Development					
Studies.....	-	674	84	89	501
Satellite & Long Range					
Communication Techniques					
to Civil Aviation.....	416	416	254	100	62
FSS Multi-Purpose					
Information Display System					
(MIDS).....	-	6,991	-	1,609	5,382
Automatic Weather &					
Observing System (AWOS)...	-	951	20	796	135
Altimeter Setting					
Instruments.....	953	953	72	292	589
Enroute Aids Miscellaneous					
Items.....	-	674	76	70	528
Enroute Aids Engineering					
Studies.....	-	493	54	63	376
2. Procure VHF-DF NAVAIDS.....	3,093	4,715	1,305	438	2,972
VOR/DME Systems Procure-					
ments.....	9,669	9,669	7,429	500	1,740
Bulk Procurement of VOR/DME					
& Support Equipments.....	43,010	43,010	2,769	7,500	32,741
Transport Canada Costs					
Associated with TACAN					
Replacement Program.....	4,455	4,455	594	1,000	2,861
Bulk Procurement of VHF-DF					
Navigational Aids.....	3,497	3,497	-	200	3,297
Replace Emergency Power					
Units.....	-	717	202	93	422
Contingency Replacement					
Flight Inspection					
Equipment.....	-	858	48	88	722
Self-Contained Aircraft					
Position Fixing Equipment.	-	5,926	5,389	537	-
Aeronautical Communications					
Flight Inspection Equip-					
ment.....	-	887	385	260	242
ILS Equipment Procurement..	4,940	4,940	4,238	702	-
Tube Type ILS Replacement					
Program.....	6,211	6,211	5,110	1,101	-

1. and 2. See Page 3-27 for explanations of increases/decreases

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects – Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Headquarters – Ottawa (Cont'd)					
Tube Type ILS Replacement					
Phase II.....	12,469	12,469	8,947	1,761	1,761
Precision Approach Landing					
Aids.....	960	960	736	224	-
ILS Integrity Study.....	489	489	361	128	-
Navigation Aids Engineering					
Studies.....	-	535	132	-	403
Precision EMD Equipment					
Development.....	450	450	435	15	-
Microwave Landing System					
Project Office.....	2,760	2,922	2,910	12	-
QA Support to Capital					
Projects.....	-	297	37	39	221
Transport Canada Contingency					
Telecommunications					
Modifications & Upgrade...	-	635	85	87	463
Telecommunications					
Engineering Studies.....	-	591	168	63	360
MODS to Leased					
Telecommunication					
Facilities.....	-	448	94	53	301
Module Maintenance Service.	-	539	129	60	350
3. Radar Modernization Project					
(RAMP).....	803,304	810,504	383,908	155,708	270,888
Emergency Planning Program.	-	750	75	375	300
Flight Inspection Manage-					
ment Information System...	-	600	550	50	-
Flight Data Systems					
Modernization Project.....	3,000	3,000	3,000	-	-
Flight Data Systems					
Modernization Project					
(Specifications &					
Evaluations).....	2,488	2,488	1,806	682	-
Office Machinery & Equip-					
ment Over \$500.00.....	-	478	81	53	344
Supply & Repair of					
Furniture & Furnishings...	-	772	185	87	500
EPA Conduct Maintenance					
Approach Assessment					
& CPMS Need/Role Study....	-	490	180	310	-
Combined Air Navigation					
Facilities – Ottawa.....	-	51,359	4,890	16,991	29,478

3. See Page 3-28 for explanation of increase

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake -					
Construct New ATB- Air Navigation Services (FSS & FESD) Portion.....	-	1,113	-	381	732
Gander -					
Upgrade & Automate FSS Operations.....	3,382	3,382	2,685	697	-
Renovate Control Tower Facilities.....	391	346	-	33	313
St. Anthony -					
Relocate VOR/DME Site & Replace VOR Equipment...	-	590	-	18	572
Wabush -					
Install VHF-Df.....	275	280	89	191	-
PRINCE EDWARD ISLAND					
Charlottetown -					
Replace Tube Type VORTAC.....	-	713	-	406	307
NOVA SCOTIA					
Halifax -					
Continuance of Approach Aids Runway 15.....	-	420	-	420	-
Sydney -					
Replace Communication Control System.....	-	462	-	462	-
NEW BRUNSWICK					
Charlo -					
Install DME.....	-	304	-	304	-
Fredericton -					
Relocate Flight Service Station Operations & Administration Offices..	-	670	337	333	-
Moncton Regional Office -					
Installation of Electronic Duty Manager Workstation Enhancement - Moncton & Gander ACC..	-	365	40	325	-
Preliminary Funds - Air Navigation System...	-	286	45	57	184

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
NEW BRUNSWICK (Cont'd)					
Moncton Regional Office - (Cont'd)					
Retrofit Tube Type					
Transmissometers.....	452	480	65	-	415
Replacement Vehicles.....	-	643	275	57	311
Funds for ACC & Tower					
Items.....	-	891	417	237	237
Saint John -					
Construct Control Tower..	3,091	3,091	-	92	2,999
QUEBEC					
Alma -					
Standardization of NDB...	-	257	-	33	224
Baie-Comeau -					
New Telecommunications					
maintenance centre	-	298	-	298	-
Bonaventure -					
Install NDB	-	411	-	44	367
Chevery -					
Install LOC/DME.....	-	1,708	62	1,393	253
Havre St-Pierre -					
Install LOC/DME.....	-	985	299	462	224
Install LOC/DME.....	1,126	1,204	847	324	33
Kangiqsujuaq -					
Purchase and Install NDB.	-	461	-	461	-
Kuujuuaq -					
Install private					
satellite earth station					
(Skyswitch).....	-	792	143	649	-
Mont Joli -					
Install VHF-Df	-	305	-	305	-
Montreal -					
Replace VORTAC					
installation					
St-Eustache.....	-	688	-	688	-
Replace control tower ...	-	3,676	757	1	2,918
Correct mechanical					
deficiencies - ACC					
Building	-	872	132	-	740
Install DCPC	-	356	210	146	-

(Supplementary Information) 3-19

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
QUEBEC (Cont'd)					
North Shore -					
Procure DME Equipment....	1,083	916	237	238	441
Parent -					
Install NDB.....	-	575	28	547	-
Quebec Regional Office -					
Purchase/replace office equipment and furniture.	-	540	100	105	335
Funds for ACC and Towers.	-	597	218	119	260
Emergency repairs and installation of communications cable ...	-	342	104	56	182
Purchase land/easements; various projects	-	306	77	54	175
Replace HF transceivers .	-	708	84	337	287
Replace towers, structures	-	471	146	77	248
Replace three recording systems	-	274	-	274	-
Roberval -					
Install LOC/DME.....	1,155	986	278	456	252
Rouyn -					
Replace flight service station	-	1,840	367	1,325	148
Sept-Îles -					
Refit VOR	-	514	-	514	-
Sherbrooke -					
Install VHF-DF	-	323	-	323	-
St-Honoré -					
Standardization of NDB ...	-	292	-	37	255
Tesijuaq -					
Install NDB.....	-	296	40	256	-
ONTARIO					
Bearskin Lake -					
Establish NDB.....	736	430	202	228	-
Buttonville -					
Upgrade LOC/DME.....	-	484	-	11	473

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Campbellford -					
Install VORTAC.....	-	617	482	50	85
Carp -					
Install NDB.....	-	286	48	-	238
Cat Lake -					
Establish NDB.....	480	325	304	21	-
Fort Hope -					
Install NDB.....	457	463	234	132	97
Kapuskasing -					
Install VOR, Relocate DME.....	1,253	1,085	1	1	1,083
Kingston -					
Upgrade ILS.....	-	801	55	53	693
Kleinburg -					
Purchase Easements for VOR Site.....	-	399	1	-	398
London -					
Replace Tube Type VORTAC with Solid State Equip- ment.....	871	871	59	1	811
Ottawa -					
4. Install ASDE.....	3,183	1,879	1,823	23	33
Implement BILCOM Equip- ment.....	-	315	187	128	-
Pickering -					
Enact Registered Zoning..	-	269	100	83	86
Sarnia -					
Install Partial ILS Runway 32.....	895	814	629	185	-
Smith Falls -					
Replace NDB.....	-	361	47	314	-
Toronto (P.I.A.) -					
Amend Registered Zoning Runways 06R/24L.....	367	867	279	588	-
Install Two RVR Systems Runways 24L & 33.....	-	286	43	243	-
Relocate Runway 24L Glide Path.....	-	450	53	397	-
Replace RATS Communica- tion Equipment.....	537	537	227	310	-
Install 3rd RATD Display.	-	1,429	1,206	80	143
Add VIP/ODS to RATS.....	-	423	5	418	-

4. See Page 3-28 for explanation of decrease

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Toronto Island -					
Install MLS & Supporting Infrastructure.....	6,510	6,510	4,199	2,311	-
Toronto Regional Office -					
New & Replacement Tools.....	-	284	60	34	190
New & Replacement VHF-AM Transceivers.....	-	643	279	57	307
Purchase Electronic Equipment.....	-	522	135	60	327
Miscellaneous ATS Electronic Equipment....	-	662	187	140	335
ATS Control Equipment....	-	409	139	80	190
Waterloo-Wellington -					
5. Install Instrument Landing System Runway 25.....	1,460	1,986	724	1,262	-
Install PAL Remote to Toronto.....	-	363	182	181	-
Wawa -					
Install VHF-DF.....	-	397	-	146	251
MANITOBA					
Brandon -					
Replace VORTAC.....	-	592	-	489	103
Dauphin -					
Replace ATB/OPS Building & Provide Support Facilities.....	2,058	2,118	-	850	1,268
Gillam -					
Establish RFSS.....	-	335	-	18	317
God's Lake -					
Establish NDB.....	274	294	80	214	-
Langruth -					
Replace VORTAC.....	-	520	-	413	107
St. Andrews -					
Establish VHF-DF.....	-	303	-	6	297

5. See page 3-28 for explanation of increase

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
MANITOBA (Cont'd)					
Winnipeg -					
Establish New Area Control Centre.....	27,095	27,043	25,616	1,427	-
6. Rebuild Air Traffic Control Tower.....	6,303	3,801	144	257	3,400
Winnipeg Regional Office -					
Site Selections Electronic Parts & Supplies for Replacement and/or Modification.....	-	330	79	44	207
Additional ATC Towers IFR TCU Items.....	-	267	90	32	145
Engineering Investigation & Site Clearing.....	-	498	92	71	335
Install & Replace Electronic Parts, Material Supplies.....	-	953	227	127	599
Provide UHF Utility Channel for Various Airports.....	-	483	133	61	289
Modifications and Additions to Equipment, Aeradio & Air Navigation Facilities.....	-	888	212	119	557
ATS Vehicle Replacement Program....	-	253	20	105	128
Zoning/Planning Studies..	-	642	340	147	155
SASKATCHEWAN					
Broadview -					
Replace VORTAC.....	-	627	6	-	621
Regina -					
Replace Lumsden VORTAC...	-	517	-	412	105
Saskatoon -					
Replace & Relocate VORTAC.....	-	470	432	38	-
Swift Current -					
Establish VHF-DF.....	-	274	1	6	267
Yorkton -					
Replace VORTAC.....	-	574	9	-	565

6. See Page 3-28 for explanation of decrease

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
ALBERTA					
Calgary -					
Airport Surface Detec- tion Equipment Radar (ASDE).....	2,862	2,881	2,866	15	-
Relocate VORTAC to Airport Site & Replace Equipment.....	1,175	1,193	-	56	1,137
Air Operations Building/ Control Tower.....	16,341	16,387	7,843	6,978	1,566
Consolidation of Communi- cation Facilities.....	314	314	100	192	22
Edmonton -					
Relocate VORTAC to on- Airport Site & Replace Equipment.....	1,269	1,305	-	71	1,234
Edmonton Regional Office -					
Engineering Investiga- tions & Surveys - North.	-	288	-	43	245
New & Replacement Test Equipment.....	-	761	112	153	496
Light Vehicle Replace- ment.....	-	435	132	101	202
Improvements & Add to Electronic Installations	-	570	63	155	352
Light Vehicle Replace- ment.....	-	736	152	146	438
ACC & Tower Items.....	-	843	398	136	309
Purchase Electronic Equipment.....	-	384	116	82	186
Improvements & Additions to Electronic Installa- tions.....	-	571	120	138	313
Upgrade Various ANS Buildings Various Locations.....	-	916	366	173	377
Establish Official Zoning Regulations & Publicize.	-	307	157	75	75
7. Replace High Frequency Communications Equip- ment.....	1,066	380	333	47	-

7. See Page 3-28 for explanation of decrease

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
------------------------	--	---	--	----------------------	---------------------------------------

AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)

ALBERTA (Cont'd)

Lethbridge -

Install Modular Aero- nautical Communications Switch (MACS) - FSS TWR.	-	630	-	630	-
--	---	-----	---	-----	---

Lloydminster -

VHF-DF in Flight Services Station.....	-	482	-	31	451
---	---	-----	---	----	-----

Springbank -

Temporary Flight Service Station Facilities.....	699	726	430	296	-
---	-----	-----	-----	-----	---

BRITISH COLUMBIA

Dawson Creek -

Upgrade FSS Facilities...	1,642	1,825	257	1,337	231
---------------------------	-------	-------	-----	-------	-----

Port Hardy -

Relocate FSS.....	927	1,141	1,074	67	-
-------------------	-----	-------	-------	----	---

Princeton -

Replace Tube Type VOR with Solid State.....	-	591	-	106	485
--	---	-----	---	-----	-----

Smithers -

Relocate FSS.....	-	1,244	-	1,194	50
-------------------	---	-------	---	-------	----

Terrace -

Construct New Second Floor FSS Operations Area.....	1,400	1,565	1,296	269	-
---	-------	-------	-------	-----	---

Vancouver Regional Office -

Airport Zoning.....	-	797	305	159	333
Purchase Electronic Equipment & Components..	-	398	258	140	-

Victoria -

Expand Control Tower....	3,125	3,125	1,105	2,000	20
Replace ILS Equipment....	-	842	376	466	-

NORTHWEST TERRITORIES

Cambridge Bay -

VHF-DF in FSS.....	298	303	-	136	167
--------------------	-----	-----	---	-----	-----

Clyde River -

Refit NDB.....	-	477	-	59	418
----------------	---	-----	---	----	-----

Coral Harbour -

New Passenger Shelter/ CARS.....	-	429	90	339	-
-------------------------------------	---	-----	----	-----	---

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Pangnirtung -					
Refit and relocate NDB ..	-	375	-	375	-
Yellowknife -					
Renovate ATC Tower & Support Areas.....	-	332	35	186	111
AVIATION REGULATION					
QUEBEC					
Quebec Regional Office -					
Purchase and replace office furniture	-	288	65	48	175
ONTARIO					
Toronto Regional Office -					
Replace Vehicles.....	-	724	127	122	475
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver Regional Office -					
Acquire Microcomputer System.....	-	402	162	60	180
AVIATION SAFETY & PROMOTION					
Headquarters - Ottawa -					
Aviation Safety Micro Support.....	-	350	50	50	250
Aviation Safety Video....	-	483	-	161	322
AIRCRAFT SERVICES					
Headquarters - Ottawa -					
Mandatory MODS & Fleet Improvement.....	-	675	248	137	290

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Concl'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
------------------------	--	---	--	----------------------	---------------------------------------

AIRCRAFT SERVICES (Cont'd)

Headquarters - Ottawa (Cont'd)-

Reroofing Flight Services					
Hangar & Related Works..	-	1,482	113	1,369	-
Office Automation.....	-	412	200	50	162

NEW BRUNSWICK

Moncton -

Replacement of Flight					
Hangar Main Doors.....	-	501	40	461	-

DIRECTION & ADMINISTRATION

Headquarters - Ottawa -

Office furnishings and					
EDP Equipment Maintenance					
& Upgrade Program.....	-	1,906	406	250	1,250

**Explanation of Major Changes - Previously versus Currently
Estimated Total Costs - Aviation**

(thousands of dollars)		Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
Project	From Page			

1. Ottawa - VHF-AM Mobile Transceivers	3-16	7,932	12,773	4,841
--	------	-------	--------	-------

An increased number of radio units are to be purchased, resulting from the implementation of a full life-cycle approach wherein the total requirements for radios over an eight year period is costed.

2. Ottawa - Procure VHF-DF Nav aids	3-16	3,093	4,715	1,622
-------------------------------------	------	-------	-------	-------

Delays in project implementation due to a rationalization of operational requirements led to fewer systems being purchased, at increased unit costs. The delay also results in higher equipment and component costs due to inflation.

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)			Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
Project	From Page				
3. Ottawa - Radar Modernization Project (RAMP)	3-17		803,304	810,504	7,200
<p>The previously estimated total cost excluded \$7.2 million for spare parts. This was accounted for under the Stores Revolving Fund. With the disolution of the Stores Revolving Fund, Aviation Group is responsible for reporting this amount. The total estimated cost of \$810,504 is the original approved amount.</p>					
4. Ottawa - Install ASDE	3-21		3,183	1,879	(1,304)
<p>This decrease results from a change in the siting of the ASDE. The original cost foresaw the installation on top of the free-standing control tower. The less expensive alternative of incorporation with the "Combined Air Navigation facility - Ottawa" (see page 3-17) project became available with the approval of that project.</p>					
5. Waterloo-Wellington - Install ILS Runway 25	3-22		1,460	1,986	526
<p>The increase is due to late delivery of material and equipment.</p>					
6. Winnipeg - Rebuild ATC Tower	3-23		6,303	3,801	(2,502)
<p>The asbestos removal portion of this project has been combined with the "Winnipeg International Airport - Asbestos Removal Administration Building" project (see page 3-32) resulting in a surplus.</p>					
7. Edmonton - Replace High Frequency Communications Equipment	3-24		1,066	380	(686)
<p>This decrease is due to a reduction in the number of sites requiring high frequency equipment, a change in technology as well as a reduction in planned antenna installation expenditures.</p>					

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
------------------------	--	---	--	----------------------	---------------------------------------

AIRPORTS AUTHORITY GROUP

CENTRAL PROCUREMENT

Headquarters - Ottawa					
Snowblowers.....	-	7,197	1,470	3,247	2,480
Runway Sweepers.....	-	5,768	332	2,986	2,450
Relife Runway Sweepers...	2,694	3,386	1,069	1,128	1,189
1. Crash, Fire and Rescue Services Implementation Plan.....	32,076	27,116	24,599	2,517	-
Energy Program Retro- fits for Various Sites.	4,975	4,975	3,980	995	-
Replace and Install Interruptible Power Units for Various Sites.....	11,330	11,340	804	5,435	5,101

MAJOR FEDERAL AIRPORTS

NOVA SCOTIA

Halifax International Airport					
Install Air Conditioning.	7,136	7,136	3,682	2,657	797
Extend Apron Southward...	-	1,377	15	1,362	-
Rehabilitate Taxiway A...	-	1,383	-	1,383	-
Construct Berm and Road- way along Security Fence.....	-	455	-	455	-
Rehabilitate Central Heating Plant.....	-	2,015	-	274	1,741

QUEBEC

Montreal International Airport (Mirabel)					
Repairs to Roof.....	2,151	2,744	1,775	969	-
Major Repairs to Roof Phase II.....	3,793	3,793	1,773	997	1,023
Repair Underground Sewage Chamber.....	513	513	393	120	-
Renovate Flight Information Display System.....	-	732	711	21	-
Develop Aviation Land....	-	976	-	158	818

1. See Page 3-39 for explanation of decrease

**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority
(Cont'd)**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
------------------------	--	---	--	----------------------	---------------------------------------

MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)

QUEBEC (Cont'd)

Montreal International Airport (Dorval)

Repair Lighting					
Manoeuvring Areas....	-	1,384	400	984	-
Install New Baggage Handling System.....	-	5,884	-	257	5,627
Rehabilitate Aircraft Apron.....	-	12,305	-	6,586	5,719
Enlarge 8 Maintenance Chambers at Ends of Mechanical Sidewalks..	-	346	-	346	-
Construct Service Road..	-	403	-	36	367
Install 26 Regulators/ Control Panels.....	-	974	-	860	114
Modernize Elevators.....	-	358	-	358	-
Decentralize Central Heating Plant.....	-	1,338	-	814	524
Construct New Fire Hall.	-	2,507	-	206	2,301
Repair Roofs Phase II...	-	1,245	-	1,245	-
Rehabilitate Taxiways...	-	2,743	-	170	2,573

ONTARIO

Ottawa International Airport

Build New Field Elec- trical Centre.....	-	2,797	2,297	500	-
Replace and Illuminate Runway Signs.....	-	866	56	810	-
Restore North Field Airside Surfaces.....	-	1,166	33	1,133	-
Restore North Field Roads and Drainage....	-	879	64	815	-
Expand North Field General Aviation Development.....	-	678	55	623	-
Storm Water Drainage Improvements.....	-	2,468	1,120	1,348	-
Replace Roof on Buildings T49 and T51.	-	418	39	379	-
Resurface Auxiliary Roadways and Parking..	-	873	-	59	814
Replace Roofs on 15 Buildings.....	-	676	-	20	656

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority
(Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Lester B. Pearson International Airport					
Modify Terminal 1					
Passenger Finger.....	4,469	4,065	3,708	357	-
Modify US Preclearance					
T1.....	6,359	5,741	3,533	1,175	1,033
Restore T1 Parking					
Structure.....	-	6,716	1,594	4,838	284
Update Airports					
Maintenance Management					
System.....	-	1,054	554	500	-
Install Visual Approach					
Slope Indicators.....	-	427	-	427	-
Provide Taxi Exit					
Runway 24L.....	-	2,444	-	187	2,257
Replace Terminal 2					
Carpets.....	676	563	294	38	231
Reseal Surface/Restore					
Expansion Control					
Joints T2 Parking.....	-	627	237	390	-
Relocate Primary Security					
Fence.....	-	701	-	701	-
Replace T1 Apron Slab....	-	8,233	-	1,329	6,904
Replace/Upgrade Control					
Tower IPUs.....	-	1,165	-	1,165	-
Restore Airfield Lighting					
Cable Phase II.....	-	1,556	-	1,556	-
Modify Central Power					
Plant.....	-	1,079	107	424	548
Asbestos Removal T2					
Catwalks.....	-	800	-	800	-
Restore Bridges and					
Retaining Walls.....	-	733	-	733	-
Restore Graded Areas					
06L-24R/06R-24L.....	-	3,353	-	2,336	1,017
Purchase/Replace					
Passenger Screening					
Equipment.....	-	1,683	-	1,683	-
Provide Road Access to					
Area 3.....	-	950	-	950	-
Improve Vertical Trans-					
portation System.....	-	831	-	831	-

**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority
(Cont'd)**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
MANITOBA					
Winnipeg International Airport					
Air Terminal Building					
Modifications.....	32,348	32,052	31,752	300	-
Reconstruct Apron 1.....	7,101	7,101	5,101	2,000	-
Asbestos Removal Admin- istration Building.....	5,814	5,600	86	1,187	4,327
Terminal Roadway					
Modifications.....	5,387	5,387	3,400	1,987	-
Surveillance Cameras.....	-	505	400	105	-
Overlay Runway 18-36.....	-	6,411	30	6,381	-
ALBERTA					
Calgary International Airport					
Expand International					
Finger Bridges,					
Holding Room.....	-	1,786	931	855	-
Relocate Concessions.....	-	739	575	164	-
Rehabilitate Taxiways....	-	890	-	890	-
Restore Parkade, Spiral					
Ramps, Departures					
Driveway.....	-	4,535	-	258	4,277
Modify Restricted Area					
Access Doors.....	-	301	-	301	-
Edmonton International Airport					
Replace Field Electrical					
Centre.....	2,460	1,572	738	834	-
Overlay Runway 11-29.....	-	1,641	50	1,591	-
Install Vertical Trans- portation.....	-	824	40	784	-
Asbestos Removal and					
Renew Floors.....	-	1,920	90	848	982
Overlay Main Parking					
Lot - West.....	-	295	-	14	281
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver International Airport					
Replace/Upgrade Street					
Lights Miller/ McConachie Roads	-	946	50	896	-

**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority
(Cont'd)**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Vancouver International Airport (Cont'd)					
Hotel Development/Car Rental Public Parking..	-	403	-	403	-
Develop Terminal Core....	-	4,030	-	877	3,153
Rebuild Apron II East....	-	697	-	697	-
Restore ATB Roadway Ramps.....	-	740	-	740	-
Modify ATB for Commuter Traffic.....	-	950	-	450	500
Construct Watermain Loop to Airport South.....	-	578	27	551	-
Air Terminal Development Planning.....	-	1,728	286	553	889
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS					
NEWFOUNDLAND					
Gander -					
Replace Sewage Treat- ment Plant.....	998	998	538	460	-
Resurface Runway 13-31...	-	3,104	-	3,104	-
St. John's -					
2. Resurface Apron and Taxiways in the General Aviation Area..	3,542	1,710	1,400	310	-
3. Restore Runway 02-20 and Taxiways F and D...	6,180	2,457	1,807	650	-
Rehabilitate Air Terminal Building Apron and Taxiway.....	-	824	-	824	-
NEW BRUNSWICK					
Fredericton -					
Expand Air Terminal Building.....	3,653	3,653	1,133	2,520	-
Moncton -					
Resurface Runway 06-24...	-	1,550	-	1,550	-

2. and 3. See Page 3-39 for explanations of decreases

(Supplementary Information) 3-33

**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority
(Cont'd)**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
QUEBEC					
Regional HQ -					
Standardize Airside Signage.....	-	935	-	935	-
Natashquan -					
Septic Tank Tile Bed and Well.....	-	324	24	300	-
Quebec -					
Develop Commercial Aviation Area.....	-	996	64	932	-
Repair Manoeuvring Area.	-	2,933	-	2,933	-
4. Sept-Îles -					
Repair Drainage System - Phase I.....	2,044	995	55	940	-
Wemindji -					
Purchase and Install Security and Safety Fence.....	-	546	17	529	-
ONTARIO					
Moosonee -					
Improve Operational Surfaces and Airfield Lighting.....	-	2,457	1,545	912	-
London -					
Connect to City Water System and Upgrade Distribution.....	-	1,853	50	1,803	-
Toronto Island Airport -					
Improve Utilities and Drainage.....	1,228	1,598	93	21	1,484
Upgrade Water System.....	1,165	1,918	93	52	1,773
MANITOBA					
Thompson -					
5. Develop Northside.....	5,049	2,793	1,162	1,333	298
Upgrade Sewer and Water..	-	392	21	371	-
Repair Runway 05-23.....	-	939	-	301	638

4. and 5. See Page 3-39 for explanation of decreases

**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority
(Cont'd)**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
------------------------	--	---	--	----------------------	---------------------------------------

FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)

SASKATCHEWAN

6. Lac La Ronge -

Construct Terminal and
Flight Services
Building.....

2,894 1,645 1,426 219 -

Regina -

Rehabilitate Runway 08-26
and Lighting.....

- 2,384 - 2,384 -

ALBERTA

Grande Prairie -

Construct New Entrance
Road.....
Replace Airfield Lighting
Regulator.....

832 851 10 841 -
- 1,086 25 50 1,011

Lethbridge -

Restore Water Supply
Line.....

- 377 24 353 -

Peace River -

Construct Fire Hall.....

- 1,250 70 1,180 -

Springbank -

Overlay Runway 16-34,
Taxiways and Apron.....

- 291 - 291 -

Villeneuve -

Repave Runway 08-26,
Taxiways and Apron.....
Pave Main Access Road....

- 1,076 35 1,041 -
- 369 - 369 -

BRITISH COLUMBIA

Abbotsford -

Construct New Public
Commercial Building....
Construct Combined
Services Building.....

- 1,500 50 1,450 -
- 2,854 815 2,039 -

Castlegar -

Expand Air Terminal
Building.....

- 2,308 2,156 152 -

6. See Page 3-39 for explanation of decrease

**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority
(Cont'd)**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Cranbrook -					
Rehabilitate Water Supply System.....	-	533	305	228	-
Fort Nelson -					
Replace Water Supply and Distribution.....	944	904	677	227	-
Fort St. John -					
Restore Groundside.....	6,469	6,470	5,387	1,083	-
Replace High Intensity Approach Lighting.....	439	439	16	423	-
Construct New Field Electrical Centre.....	1,281	1,509	364	1,145	-
Kamloops -					
Rehabilitate South Side..	-	487	413	74	-
Fire Hall/Maintenance Garage Building Code Renovation.....	-	285	30	255	-
Kelowna -					
Groundside Improvements..	-	400	40	360	-
Replace Reservoir and Fire Pump.....	-	400	25	375	-
Nanaimo -					
Construct Terminal Building Parking Lot...	-	2,300	100	2,200	-
Rehabilitate Storm Drainage.....	-	400	25	375	-
Penticton -					
Replace Fire Hall.....	-	1,287	50	1,237	-
Rehabilitate Roads and Parking Lot.....	-	700	53	647	-
Port Hardy -					
Upgrade Storm Drainage...	-	400	60	340	-
Prince George -					
Overlay Runway 15-31 and Aprons.....	-	2,471	75	2,396	-
Replace Lighting Runway 06-24.....	-	444	301	143	-
Renovate Maintenance Garage.....	-	861	50	811	-

**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority
(Cont'd)**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Quesnel -					
Resurface Main Access Road.....	-	400	150	250	-
Smithers -					
Renovate ATB.....	-	600	400	200	-
Terrace -					
Expand and Modify ATB....	-	964	532	432	-
Construct Combined Fire Hall and Garage.....	-	2,879	209	2,670	-
Resurface Terminal Roadways.....	-	992	621	371	-
Vancouver Region -					
Facility Study.....	-	900	600	300	-
Mapping Studies.....	-	900	300	300	300
Barrier Free Access.....	-	900	-	900	-
Victoria -					
Install Security System..	-	1,500	500	1,000	-
Replace East Camp Watermain.....	-	492	300	192	-
Connect to Regional District System Loop...	-	318	300	18	-
Construct Overflow Structures.....	-	800	400	400	-
Williams Lake -					
Rehabilitate Air Terminal Building.....	-	400	300	100	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Frobisher (Iqaluit) -					
Replace FEC Emergency Generator.....	-	289	-	289	-
Hay River -					
Rehabilitate Runway 13-31.....	-	419	176	243	-
Inuvik -					
Replace Lighting Regulators.....	1,077	1,077	24	37	1,016

**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority
(Concl'd)**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require- ments
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Norman Wells -					
Construct Combined Services Building.....	5,749	5,370	280	3,012	2,078
Resolute Bay -					
Replace Central Heating Plant.....	2,482	2,482	200	2,282	-
Yellowknife -					
Expand Air Terminal Building.....	8,656	8,656	2,952	3,000	2,704
YUKON					
Whitehorse -					
Overlay Runway 13R-31L, Taxiway and Apron.....	-	3,420	32	80	3,308
DEVELOPMENT AIRPORTS					
QUEBEC					
Quebec Region -					
Manage Nouveau Quebec (INUIT) Program.....	1,532	1,532	1,221	140	171
NORTHWEST TERRITORIES					
Fort Resolution -					
Develop Airport to Arctic (C) Standard....	-	795	32	763	-
Pangnirtung -					
Restore Apron.....	1,960	1,960	1,296	664	-
Pond Inlet -					
Restore Apron.....	3,466	3,466	147	1,523	1,796
YUKON					
Old Crow -					
Construct Gravel Overlay.	827	827	354	473	-

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Airports Authority

(thousands of dollars)		Previously Estimated		Currently Estimated	Increase/ (Decrease)
Project		From Page	Total Cost	Total Cost	
1.Ottawa - Crash, Fire and Rescue Services Implementation Plan		3-29	32,076	27,116	(4,960)
Tenders for the provision of 68 vehicles came in approximately 15% lower than expected.					
2.St. John's - Resurface Apron and Taxiways in the General Aviation Areas (see Item 3)		3-33	3,542	1,710	(1,832)
3.St. John's - Restore Runway 02-20 and Taxiways F&D		3-33	6,180	2,457	(3,723)
Joint tendering for these two projects produced a lower overall cost. Also there was significant underutilization of unit price quantities due primarily to a decision not to proceed at this time with the massive earthworks and changes in grade required for a future cargo area. The contingencies in the estimated cost were not used.					
4.Sept-Îles - Repair Drainage System - Phase I		3-34	2,044	995	(1,049)
Original estimated cost included provisions for further phases, which have now been delayed into the future.					
5.Thompson - Develop Northside		3-34	5,049	2,793	(2,256)
Scope was changed to remove Fire Hall, and corresponding site work, from the project.					
6.Lac La Ronge - Construct Terminal and Flight Services Building		3-35	2,894	1,645	(1,249)
Original estimated cost included Aviation portion of the project. Current estimated cost covers Airports portion only.					

Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Departmental Administration

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates* 1988-89	Future Years' Require- ments
PERSONNEL					
NOVA SCOTIA					
Sydney - Canadian					
Coast Guard College:					
Boat House and Machine					
Shop Construction	9,894	10,523	10,523	-	-
College Expansion	14,685	13,773	13,773	-	-

* Major capital projects for Departmental Administration will be completed in 1987-88.

Major Crown Projects Addendum

Two projects in Transport Canada's capital program qualify for Major Crown Project (MCP) status. Reports are provided below.

1. Polar Class 8 Icebreaker

Overview: The purpose of this project is to design and construct a Polar 8 Icebreaker as a result of major concerns of the Government of Canada relating to the need to assert sovereignty over the Canadian Arctic to ensure the safety and efficiency of marine traffic in the Arctic, to enforce pollution prevention measures and provide an environmental clean-up capability for the protection of the sensitive Arctic ecology.

Lead and Participating Departments:

- Lead Authority: Transport Canada
- Service Department: Supply & Services Canada
- Third Party: Regional and Industrial Expansion

Approval Status: Treasury Board Preliminary Project Approval (TB 806103) was received July 15, 1987.

Major Milestones:

Dates

- Award of Contract Definition (CD) (Design) November 27, 1987
- Submission of Detailed Design by Contractor for government approval... August, 1988

Summary of Costs: The total cost of the design phase of the project is currently estimated at \$13.8 million.

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
Polar Class 8 Icebreaker Design	13,800	7,600	6,200	-

Achievements: The Contract Definition (CD) contract was awarded November 27, 1987 nearly two months behind schedule. This was due in large part to contractor delays in satisfying pre-conditions of the Letter of Intent and, subsequently, in responding to the Invitation for Negotiation. Additionally, the original project start date of July 1, 1987 was not realized as Treasury Board Preliminary Project Approval was obtained July 15, 1987.

Contractor's need to restructure the design sub-contractor - Polar Icebreaker Canadian Design Group (PICDG) - after award of the CD contract, has delayed the submission of payment request for first milestone payment, scheduled for December 25, 1987. The contractor has advised that this difficulty is now resolved and that schedule delay caused by this difficulty will be recaptured by March 31, 1988.

While it is expected that the above-noted schedule delay can be recaptured within the CD contract period, the initial 2-month schedule delay may be impossible to recapture entirely. It is unlikely to

recapture the time lost prior to award of the CD contract during the CD contract period or in the subsequent 3-month period leading to construction contract award. Accordingly, it is forecast that the Construction contract award will occur towards December 1, 1988 about two months behind schedule.

Sensitivity: The completed Polar 8 Icebreaker will be required to satisfactorily perform all of the activities designed in the Coast Guard's Mission Profile and further specified in the Statement of Requirements on a year-round basis in the hostile environment of the Canadian Arctic throughout the normal ship life-cycle of thirty years.

While the original Coast Guard Polar 8 design was proven, through exacting design studies, model testing and simulations, to be capable of meeting these operational requirements, only similar studies and design tests will determine such operational capability in the new design. These studies will be conducted during the contract definition phase of the project.

Resource Efficiencies: A Planning and Implementation Committee (PIC) will be formed to monitor and guide the Polar 8 Icebreaker Program and to review the planning and conduct of the Program, monitor the Project office management, resolve outstanding issues and regularly evaluate progress. The Assistant Deputy Minister, Marine will be the Project Leader and Chairperson of PIC. The membership of PIC will be as follows:

- Assistant Deputy Minister, Marine
- Director General, Coast Guard Northern
- Assistant Deputy Minister, Supply & Services Canada
- Assistant Deputy Minister, Department of Regional and Industrial Expansion

2. Radar Modernization Project (RAMP)

Overview: In June 1983, the government approved the procurement and installation of 24 new Terminal Surveillance Radar Systems, 17 new Independent Secondary Surveillance Radar Systems, 29 new Display Site Equipment, and 9 Radar Data Processing and Display Systems.

Summary of Costs: The non-recurring costs associated with the approved project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
RAMP	810,504	383,908	155,708	270,888

Achievements: To date, the project's direct socio-economic benefits are reported at \$40.5 million and the offset benefits are reported at \$103 million. Benefits to small businesses are reported at \$6.7 million and capital investment is reported at \$5.5 million. The regional distribution of the direct and offset benefits of radar and display site equipment is reported as follows:

- Atlantic \$ 2.2 million
- Quebec \$87.3 million
- Ontario \$44.8 million
- West \$ 9.9 million

4. Transfer Payments

Planned transfer payments of \$332.1 million in 1988-89 represent 13.8% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-11 provides comparative summary information on the levels of grants and contributions distributed among the department's Activities. Figures 3-12 to 3-17 provide multi-year comparative listings of all grants and contributions made by the Department.

Figure 3-11: Transfer Payments by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87	For Details See Page
Policy and Coordination				3-44
Grants	20,526	21,857	20,723	
Contributions*	250,533	215,715	194,523	
	271,059	237,572	215,246	
Marine/Canadian Coast Guard				3-45
Grants	19	19	19	
Contributions	3,340	7,310	1,629	
	3,359	7,329	1,648	
Aviation				3-46
Grants	25	25	25	
Contributions	725	120	269	
	750	145	294	
Airports Authority				3-46
Contributions	44,004	36,000	37,440	
Surface				3-47
Grants	100	100	100	
Contributions	12,789	7,743	8,735	
	12,889	7,843	8,835	
Departmental Administration				3-47
Grants	20	20	20	
Contributions	-	-	-	
	20	20	20	
Total Department				
Grants	20,690	22,021	20,887	
Contributions	311,391	266,888	242,596	
Total Transfer Payments	332,081	288,909	263,483	

* Includes statutory payment of \$3,000,000 in 1988-89 in respect of termination of tolls at Victoria Bridge. (\$3,500,000 in 1987-88 and \$2,662,157 in 1986-87)

Figure 3-12: Details of Transfer Payments - Policy and Coordination

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Grants			
Water Transport			
Province of British Columbia	16,513,000	15,879,000	15,378,584
Grants to universities, organisations, students and individuals for transportation research	13,200	53,300	119,600
Prince Rupert Grain Study	-	-	150,000
Montreal Commuter Train System	4,000,000	5,925,000	5,075,000
Total Grants	20,526,200	21,857,300	20,723,184
Contributions			
Transportation research and demonstrations under the Quebec ERDA	2,250,000	2,250,000	303,639
Roads and Transportation			
Association of Canada	185,000	185,000	184,706
Transportation Development Initiatives under the Manitoba ERDA	150,000	2,450,000	-
Transportation of Disabled Persons	600,000	750,000	796,031
Maritime Provinces Highway strengthening and improvements	-	-	10,011,039
Highway Improvements under General Development			
Agreements/ERDA Agreements			
- Newfoundland	22,250,000	19,600,000	19,074,279
- New Brunswick	17,252,000	16,500,000	10,077,227
- Quebec	24,500,000	6,050,000	3,004,675
- Prince Edward Island	4,430,000	6,400,000	348,827
Highway Improvement Programs			
- Nova Scotia	5,000,000	4,000,000	-
- New Brunswick	16,000,000	16,000,000	-
- Yellowhead Highway	18,000,000	12,000,000	-
Autoroute 13 - Mirabel/Dorval	10,000,000	-	-
Motor Carriers Safety Code	6,400,000	1,000,000	-
Ferry and Coastal Freight Services	11,174,000	10,300,000	10,441,544
Newfoundland Dockyard Company	2,400,000	2,400,000	2,400,000
Newfoundland Freight Transportation Program	11,200,000	6,600,000	9,361,462
Freight rates for grain	26,000,000	19,000,000	-
Prairie Branch Line Rehabilitation	48,500,000	57,300,000	90,112,000
Leasing of Grain Cars	17,242,000	17,100,000	17,261,730
Hopper Cars Program under Manitoba ERDA	-	8,330,000	4,829,209
Grain System Improvement Reserve	-	-	8,156,469
Canada Grain Council/Grainbase	-	-	90,000
Newfoundland Supplementary Pensions	2,000,000	2,000,000	2,176,751
Prince Edward Island Provident Fund	2,000,000	2,000,000	3,231,087
Victoria Jubilee Bridge (Statutory)	3,000,000	3,500,000	2,662,157
Total Contributions	250,533,000	215,715,000	194,522,832
Total Transfer Payments	271,059,200	237,572,300	215,246,016

**Figure 3-13: Details of Transfer Payments - Marine/
Canadian Coast Guard**

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Grants			
Grant to the Writer's Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	150
Grants to Institutions Assisting Sailors:			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	300	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	200	200	200
British Sailor's Society (Canada)	10,000	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, P.Q.	600	600	600
Missions to Seamen, Lakehead Branch	300	300	300
Missions to Seamen, Sarnia and Windsor	300	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert, B.C.	300	300	300
Grant to the Canada Safety Council	1,667	1,667	1,667
Grant to the Canadian Port and Harbour Association	5,000	5,000	5,000
Total Grants	19,117	19,117	19,117
Contributions			
Contribution to the Canadian Red Cross Society	250,000	250,000	62,500
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliaries	1,000,000	1,000,000	634,185
Contribution to the Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) to support its research and development program	0	0	50,000
Contribution to the Highway Improvement Program (Pont Laviolette) under the Canada-Quebec Subsidiary Agreement on Transportation Development	2,000,000	5,879,500	642,950
Contribution to the Township of Michipicoten and Sault Ste. Marie to conduct feasibility studies	0	0	65,650
Contribution for the construction of ferry wharves at Ile Verte, P.Q.	0	0	174,000
Contribution to the Council of Forest Industries of B.C.	90,000	180,000	0
Total Contributions	3,340,000	7,309,500	1,629,285
Total Transfer Payments	3,359,117	7,328,617	1,648,402

Figure 3-14: Details of Transfer Payments - Aviation

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Grants			
Royal Canadian Flying Clubs Association	25,000	25,000	25,000
Total Grants	25,000	25,000	25,000
Contributions			
Air Cadet League of Canada for Cadet Training Scholarship	25,000	25,000	25,000
Payments to other government or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	625,000	5,000	134,481
Contribution to CEGEP Saint-Jean-sur-Richelieu for air traffic controller training program	-	-	38,177
Contribution to flying clubs, schools and instructors	75,000	90,000	71,009
Total Contributions	725,000	120,000	268,667
Total Transfer Payments	750,000	145,000	293,667

Figure 3-15: Details of Transfer Payments - Airports Authority

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Contributions			
Contribution for the operation of municipal or other airports	18,138,000	17,800,000	19,311,818
Contribution to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local commercial, or other airports and related facilities	25,866,000	18,200,000	18,128,533
Total Transfer Payments	44,004,000	36,000,000	37,440,351

Figure 3-16: Details of Transfer Payments - Surface

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Grants			
Operation Lifesaver	100,000	100,000	100,000
Total Grants	100,000	100,000	100,000
Contributions			
Railway Relocation and Crossing	5,727,000	7,147,011	7,968,228
Regina Railway Relocation	6,643,000	-	-
Victoriaville Rail Realignment	-	-	700,000
Countermeasures Research	87,000	87,000	66,396
Contributions to Provinces concerning Transport of Dangerous Goods activities	331,651	508,619	-
Total Contributions	12,788,651	7,742,630	8,734,624
Total Transfer Payments	12,888,651	7,842,630	8,834,624

Figure 3-17: Details of Transfer Payments - Departmental Administration

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Grants			
National Transportation Week Committee	20,000	20,000	20,000
Total Transfer Payments	20,000	20,000	20,000

5. Revenue

Transport Canada has vote-netting authority of \$1,053.8 million for 1988-89. This decreases the requirement for funding through appropriations by 30.4% of gross budgetary program expenditures. In addition, certain other revenues collected by Transport Canada are not available to the program and are credited directly to the Consolidated Revenue Fund (CRF).

Figure 3-18 provides a summary of both vote-netting and CRF revenues by Activity.

Figure 3-18: Summary of Revenues by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Vote-netting Revenue			
Policy & Coordination	-	-	-
Marine/Canadian Coast Guard	15,044	15,020	12,131
Aviation	263,299	189,800	143,840
Airports Authority	766,407	769,700	718,145
Surface	-	-	-
Departmental Administration	9,069	8,679	7,041*
	1,053,819	983,199	881,157
Revenue Credited to the CRF			
Policy & Coordination	50,000	63,636	117,193
Marine/Canadian Coast Guard	24,320	26,652	26,511
Aviation	3,500	3,047	936
Airports Authority	2,502	2,382	9,585
Surface	150	150	348
Departmental Administration	300	384	476
	80,772	96,251	155,049
Total Revenues	1,134,591	1,079,450	1,036,206

* Net of internal departmental recoveries of \$15,034,000 for Stores Revolving Fund transactions, which ceased operations effective April 1, 1987.

A summary of revenues/recoveries/air transportation tax by source, and Activity, is provided in Figure 3-19.

Details concerning specific, as well as generic, sources of revenues/recoveries are contained in the narrative that starts on page 3-50.

Figure 3-19: Summary of Revenue by Source and Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
A. Vote-Netted Revenues and Recoveries			
1. Revenue: Sources External to Federal Government			
Marine/Canadian Coast Guard	3,904	3,894	3,161
Aviation	21,942	21,500	20,458
Airports	415,625	392,912	376,648
Departmental Administration	330	384	288
	441,801	418,690	400,555
2. Recoveries: Sources Within Federal Government External to Transport Canada			
Marine/Canadian Coast Guard	10,079	10,077	7,974
Aviation	752	700	655
Airports	656	656	548
Departmental Administration	1,079	1,059	849
	12,566	12,492	10,026
3. Air Transportation Tax			
Aviation	143,262	84,700	50,089
Airports - Major Federal	79,800	85,307	81,503
- Federal Dependent	230,438	247,400	216,250
	453,500	417,407	347,842
Sub Total	907,867	848,589	758,423
4. Recoveries: Intra-Departmental			
Marine/Canadian Coast Guard	1,061	1,049	996
Aviation	97,343	82,900	72,638
Airports	39,888	43,425	43,196
Departmental Administration	7,660	7,236	5,904
	145,952	134,610	122,734
Total Vote-Netted Revenues and Recoveries	1,053,819*	983,199	881,157
B. Receipts Credited to the Consolidated Revenue Fund**			
Policy and Coordination	50,000	63,636	117,193
Marine/Canadian Coast Guard	24,320	26,652	26,511
Aviation	3,500	3,047	936
Airports	2,502	2,382	9,585
Surface	150	150	348
Departmental Administration	300	384	476
Total Credits to CRF	80,772	96,251	155,049
Total Revenues	1,134,591	1,079,450	1,036,206

* This sum equates with the amount shown in the Program by Activity table on Page 1-7.

** Receipts credited to the Consolidated Revenue Fund are not available for use by the Department.

Details of Major Sources of Revenues/Recoveries

From a total of \$1,053.8 million of vote-netted revenues for Transport Canada, the Marine/Canadian Coast Guard, Aviation and Airports Authority activities account for \$1,044.8 million or 99.1%.

Figure 3-20 provides details on the Marine/Canadian Coast Guard activity.

Figure 3-20: Marine/Canadian Coast Guard Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Vote Netted Revenue			
Arctic Resupply	13,300	13,265	10,770
Employee Deductions for Housing Rentals	483	452	458
Prescott Shops Operations	100	120	129
Recovery from DOE	25	25	24
Recovery from DFO	1,132	1,154	723
Recovery from Aviation Group	4	4	26
	15,044	15,020	12,130
Revenue Credited to Consolidated Revenue Fund (CRF)			
Wharfage and Harbour Dues	10,503	9,460	9,357
Ship Safety and Registration Dues	2,848	2,848	2,817
Marine Radio Traffic Revenue	2,300	2,300	1,834
Charter of Cable Repair Ship	8,083	11,404	7,820
Interest on Investment	86	140	139
Other	500	500	4,544
	24,320	26,652	26,511
Total Revenue	39,364	41,672	38,641

Over 97% of vote-netted revenues originate with the Aviation and Airports Authority activities. Following is a discussion of major sources.

Rentals, Concessions and Parking: Rentals revenue comes from leasing building space (airline offices, ticket counters, etc.) and airport land to the airlines and General Aviation. A fixed charge per unit of occupied area is the basis for the rent. Concessions revenue comes from retail operations such as restaurants, car rentals, duty

free, gift and other shops. These revenues are assessed as a percentage of sales or minimum guaranteed tendered payment. Car parking facilities are generally operated under management contract. Parking fees are based on local parking rates.

Terminal Control Charge: The Air Navigational Services (ANS) function provides both enroute and terminal area traffic control. The terminal control service relates to the control of traffic in the immediate vicinity of airports. The ANS activity charges the Self Supporting Airports Revolving Fund for this service at its airports. The charge includes direct and indirect costs including depreciation for the following components of terminal control; Control towers; Terminal Control Units (sometimes a part of an area control centre); Flight Service Stations; Nav aids; Radar; and Meteorological Services.

Management Services Charge: Included in the Federal Dependent Airport sub-activity is support provided to individual airports from the national headquarters and six regional offices. This involves the provision of expertise in areas such as support to capital program delivery, commercial development and security and emergency services. The Major Federal Airports are charged for their share of these services and the Federal Dependent Airports sub-activity receives the corresponding credit.

Air Transportation Tax: This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers to the Program funds equivalent to tax collections. The method of allocating tax revenue between Airports and domestic enroute facilities, is currently under review as part of the development of a new cost recovery policy for the Department. An interim allocation method for Airports, which was made for the 1987-88 Estimates and has been retained for the 1988-89 Estimates, provides only sufficient tax proceeds to the Revolving Fund to cover the estimated shortfall between site-generated revenue and operating costs, depreciation and interest. Federal Dependent Airports are credited an amount such that the contribution from the Air Transportation Tax and the revenues generated by the airports cover the projected operating and capital expenditures. The balance of the Air Transportation Tax is allocated to the Air Navigation Services sub-activity.

Other major vote-netting revenue sources are aircraft landing fees, and general terminal fees levied on aircraft using air terminal buildings at 23 international and national airports.

Figures 3-21 and 3-22 provide further details on revenues/recoveries for the Aviation and Airports Authority activities, respectively.

Figure 3-21: Aviation Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)		1988-89 Main Estimates						
		Air Navi- gation Services	Regula- tory Services	Aircraft & Adminis- tration	Direction	Total	1987-88 Forecast Total	1986-87 Actual Total
Revenue								
Rental Concessions and Parking		807	-	1	-	808	1,400	1,103
Other Revenue		20,421	693	20	-	21,134	20,100	19,355
Total Revenue		21,228	693	21	-	21,942	21,500	20,458
Recoveries from:								
Major Federal Airports								
Air Traffic Control		82,300	-	-	-	82,300	68,200	61,201
Marine/Coast Guard								
Helicopters and Tele- communication Services		108	-	14,935	-	15,043	14,700	11,436
Environment Services								
Weather Services		752	-	-	-	752	700	655
Total Recoveries		83,160	-	14,935	-	98,095	83,600	73,292
Air Transportation Tax		123,354	-	-	-	143,262	84,700	50,089
Total Revenues, Recoveries & Air Transportation Tax		227,742	693	14,956	-	263,299	189,800	143,839

Figure 3-22: Airports Authority Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	1988-89 Estimates			1987-88 Forecast Total	1986-87 Actual Total
	Major Federal Airports	Federal Dependent Airports	Total		
Revenue					
Rental, Concessions and Parking	180,405	33,396	213,801	197,800	185,921
Landing Fees	91,612	15,972	107,584	102,800	98,515
General Terminal Fees	67,194	6,263	73,457	73,100	70,029
Other Revenue	12,458	8,325	20,783	19,212	22,183
Total Revenue	351,669	63,956	415,625	392,912	376,648
Recoveries					
Major Federal Airports					
Management Services Charges	-	34,688	34,688	38,225	38,296
Air Navigation Services					
Accommodation and Maintenance Services	5,200	-	5,200	5,200	4,900
Environmental Services					
Program Weather Services	117	539	656	656	548
Total Recoveries	5,317	35,227	40,544	44,081	43,744
Air Transportation Tax	79,800	230,438	310,238	332,707	297,753
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	436,786	329,621	766,407	769,700	718,145

6. Loans, Investments and Advances

Recent loans, investments and advances made by Transport Canada amount to \$1.0 million in each of 1987-88 and 1988-89 only. Summary data are presented in Figure 3-23.

Figure 3-23: Loans, Investments and Advances

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Loans			
Policy and Coordination			
Loan to St. John's Port Corporation	1,000	1,000	-
	1,000	1,000	-

The various loans currently outstanding are summarized in Figure 3-24. All interest collected from these loans is credited to the Consolidated Revenue Fund.

Figure 3-24: Outstanding Loans by Debtor and Purpose

(dollars)	Balance Mar 31/88	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1988-89	
				Principal	Interest
Policy and Coordination					
Loans to the Canada Ports Corporation for the following major ports:					
St. John's	1,457,621	2000	9.33	62,136	135,996
Halifax	4,123,920	1996	10.00	303,688	412,392
Saint John	6,665,062	2000	12.43	-	828,467
	4,243,084	1998	11.125	-	472,043
	1,973,102	1998	11.00	-	217,041
	4,601,413	1999	11.875	-	546,418
	2,569,795	2005	11.625	-	298,739
Belledune	912,303	2000	6.44	46,967	58,752
Chicoutimi	649,487	2000	6.09	28,129	59,038
Montreal	7,351,194	2000	6.25	383,112	459,450
Vancouver	4,147,961	2000	7.50	199,368	311,097
	38,694,942	-	-	1,023,400	3,799,433

Figure 3-24: Outstanding Loans by Debtor and Purpose (Cont'd)

(dollars)	Balance Mar 31/88	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1988-89	
				Principal	Interest
Policy and Coordination (Cont'd)					
Loans to Saint John Harbour Bridge Authority					
Saint John	10,767,028	2020	6.68	97,851	718,436
	1,838,235	2020	7.06	16,079	129,546
	832,024	2020	7.375	6,561	61,243
	544,531	2020	8.50	3,239	46,218
	13,981,818	-	-	123,730	955,443
Total Policy and Coordination	52,676,760	-	-	1,147,130	4,754,876
Marine/Canadian Coast Guard					
Loans to Harbour Commissions					
Hamilton	625,000	2000	4.125	50,000	25,266
Lakehead	131,370	1989	7.44	85,982	8,201
Port Alberni	580,415	1991	8.06	153,224	40,261
Loan to the City of Montreal					
Atwater Tunnel	383,491	1991	3.125	91,730	11,984
Total Marine/Canadian Coast Guard	1,720,276			380,936	85,712
Total Program	54,397,036			1,528,066	4,840,588

7. Net Cost of Program

The Department's Estimates include only those expenditures to be charged to the voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, must also be considered in determining the full cost of operating the program.

Figure 3-25: Estimated Net Cost of the Program for 1988-89

(thousands of dollars)	Main	Add Other Costs	Total Program Cost	Less Revenue	Estimated	
	Estimates				Net Program Cost	
	1988-89 (Gross)				1988-89	1987-88*
Total Department	3,482,626	65,613	3,548,239	1,134,591	2,413,648	2,351,876

* Some departments which report a provision of services free of charge to Transport Canada, do not provide forecast or actual data. The 1987-88 net cost in Figure 3-25 is an interpolation based on best available data.

Figure 3-26 details those services provided without charge to the Department that make up the Other Costs in Figure 3-25. A summary of revenues credited to the vote and receipts credited to the Consolidated Revenue Fund i.e. the "Revenue" column, above, was provided in Figure 3-19.

Figure 3-26: Services Provided Without Charge

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Estimates 1987-88	Estimates 1986-87
By Other Departments			
Accommodation provided by the Department of Public Works	39,245	36,860	37,587
Accounting and cheque issue services provided by the Department of Supply and Services	2,183	3,214	2,436
Contributions covering employees' share of insurance premium and cost provided by Treasury Board	21,162	19,777	17,044
Employee Compensation Payments provided by the Department of Labour	3,023	3,463	2,998
Total Costs of Services Provided by Other Departments	65,613	63,314	60,065

8. Revolving Funds Financial Statements

Until the end of fiscal year 1986-87, certain Transport Canada operations were carried out under two revolving fund frameworks, namely the Self Supporting Airports and Associated Ground Services and the Stores Revolving Funds. Effective April 1, 1987, the latter revolving fund was terminated.

Parliament has previously authorized a total drawdown of \$80,000,000 for the Airports Revolving Fund. The Fund operates under the continuing authority of the Adjustment of Accounts Act (S.C. 1980, c.17). The projected use of this authority as related to these Estimates is as follows:

Figure 3-27: Projected Use of Airports Revolving Fund Authority

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89
Anticipated Unused Authority as of April 1, 1988	220,928*
1988-89 Main Estimates (net cash provided)	48,453
Anticipated Unused Authority as of April 1, 1989	269,381

* Subject to approval by TB Ministers, following 1987-88 Final Supplementary Estimates, the opening balance of the anticipated unused authority will be reduced by \$24.3 million to reflect the transfer of airport security resources to RCMP.

Figure 3-28: Airports Revolving Fund Statement of Operations

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	436,786	424,300	396,385
Add: Amounts credited to the Appropriation Account after March 31	-	-	18,483
	436,786	424,300	414,868
Operating Expenditures			
Airfield Services and Facilities	106,822	99,510	92,164
Air Terminal Services and Facilities	122,328	113,955	105,801
Industrial Services and Facilities	58,005	54,035	51,801
Items Not Requiring Use of Funds			
Depreciation	60,085	57,790	51,828
Interest Associated with Capital Contributed to the Fund	92,471	91,241	83,304
Services Provided and Received Without Charge	-	-	(144)
Add: Charges against the Appropriation Account after March 31	-	-	57,377
	439,711	416,531	442,131
Net Profit (Loss)	(2,925)	7,769	(27,263)

* The 1986-87 Actual is on full accrual basis. Data for the 1988-89 Estimates and the 1987-88 Forecast are on a cash basis.

Figure 3-29: Statement of Changes in Financial Position

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual* 1986-87
Resources from operations			
Operations			
Net Profit (Loss) for the Year	(2,925)	7,769	(27,263)
Add: Depreciation	60,085	57,790	51,828
Interest Associated with Capital Contributed to the Fund	92,471	91,241	83,304
Services Provided and Received Without Charges	-	-	(144)
Others	-	-	764
Change in Current Assets and Liabilities	-	-	18,396
Resources from Operations	149,631	156,800	126,885
Resources applied to operations			
Capital Requirements	(101,178)	(101,700)	(79,840)
Resources Applied to Operations	(101,178)	(101,700)	(79,840)
Net financial resources provided and change in the accumulated net charge against the Fund's Authority Account, during the year	48,453	55,100	47,045
Accumulated net charge against the Fund's Authority Account, beginning of the year	179,822**	124,722	77,677
Accumulated net charge against the Fund's Authority Account, end of the year	228,275	179,822	124,722

* The 1986-87 Actual is on full accrual basis. The 1988-89 Estimates and the 1987-88 Forecast assumes no change in Working Capital.

** Subject to approval by TB Ministers, following 1987-88 Final Supplementary Estimates, the Accumulated Net Charge Against the Fund's Authority Account will be reduced by \$24.3 million to reflect the transfer of airport security resources to RCMP.

Further details, showing the profit or loss by individual Major Federal Airport, are provided in Figures 3-30 to 3-32 on pages 3-59 and 3-60.

Major Federal Airports Revolving Fund - Financial Summary by Airport

The Major Federal group of airports operates using commercially oriented accounting practices. The financial summaries presented in this sub-section show the profit or loss by individual airport. Figures 3-30 to 3-32 provide details over the three-year reporting period.

Figure 3-30: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1988-89 Estimates

(thousands of dollars)	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	
Major Federal Airports				
Halifax	11,099	18,360	(7,261)	7,542
Montreal/Dorval	44,037	38,320	5,717	15,507
Montreal/Mirabel	33,735	52,310	(18,575)	4,535
Toronto/Lester B. Pearson	131,164	87,950	43,214	30,024
Ottawa	17,369	21,880	(4,511)	10,565
Winnipeg	15,801	23,800	(7,999)	14,631
Calgary	32,712	37,150	(4,438)	3,479
Edmonton	17,350	23,060	(5,710)	5,082
Vancouver	53,719	44,410	9,309	9,813
Air Transportation Tax*	79,800	-	79,800	-
Interest Associated with Capital	-	92,471	(92,471)	-
Total	436,786	439,711	(2,925)	101,178

Figure 3-31: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1987-88 Forecast

(thousands of dollars)	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	
Major Federal Airports				
Halifax	10,806	17,200	(6,394)	10,600
Montreal/Dorval	40,562	35,900	4,662	5,500
Montreal/Mirabel	31,243	49,000	(17,757)	7,200
Toronto/Lester B. Pearson	128,503	82,390	46,113	25,900
Ottawa	16,626	20,500	(3,874)	11,500
Winnipeg	13,818	22,300	(8,482)	11,800
Calgary	29,964	34,800	(4,836)	8,300
Edmonton	15,956	21,600	(5,644)	5,000
Vancouver	51,515	41,600	9,915	15,900
Air Transportation Tax*	85,307	-	85,307	-
Interest Associated with Capital	-	91,241	(91,241)	-
Total	424,300	416,531	7,769	101,700

* Note: The change in revenue reflects a reduction in Air Transportation Tax revenues allocated to the Airports Revolving Fund. For an explanation of this change, refer to page 3-44.

Figure 3-32: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1986-87 Actual

(thousands of dollars)	Operating Results			Capital* Expenditures
	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	
Major Federal Airports				
Halifax	9,993	17,615	(7,622)	5,220
Montreal/Dorval	36,993	46,374	(9,381)	6,750
Montreal/Mirabel	29,681	49,590	(19,909)	5,098
Toronto/Lester B. Pearson	117,516	86,696	30,820	13,834
Ottawa	12,284	17,878	(5,594)	15,056
Winnipeg	12,571	21,482	(8,911)	15,453
Calgary	28,219	34,634	(6,415)	9,580
Edmonton	15,213	21,673	(6,460)	3,928
Vancouver	52,412	44,402	8,010	9,454
Air Transportation Tax	81,503	-	81,503	-
Interest Associated with Capital	-	83,304	(83,304)	-
	396,385	423,648	(27,263)	84,373

* Cash basis only

B. Other Information

1. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet's operating costs over the operational sub-activities, is shown in Figure 3-33. Distribution of costs is based on actual and forecast utilization of the fleet.

Figure 3-33: Distribution of Fleet Operating Resources by Marine/Coast Guard Sub-Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Aids to Navigation						
Short Range Aids to Navigation	63,518	891	61,809	818	56,152	813
Long Range Aids to Navigation	570	3	328	3	286	4
Waterways Development, Maintenance and Protection	5,935	74	4,756	64	4,127	64
	70,023	918	66,893	885	60,565	881
Icebreaking and Arctic Operations						
Route Assistance through Ice- Infested Waters	73,755	791	67,007	787	68,032	747
Ice Management	5,687	65	4,247	66	7,535	105
Services to other government departments	11,733	162	13,509	214	14,353	176
	91,175	1,018	84,763	1,067	89,920	1,028
Marine Search and Rescue						
Search and Rescue operations	14,823	167	16,149	399	22,166	404
	176,021	2,103	167,805	2,351	172,651	2,313

2. Investment in the Coast Guard Fleet

Figure 3-34 summarizes the investment in Canadian Coast Guard vessels and aircraft.

Figure 3-34: Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost

(thousands of dollars)			Estimated Replacement Cost* (1987-88 dollars)
Numbers	Vessel Type	Description	
1	1300	Heavy Gulf Icebreaker	250,000
6	1200	Medium Gulf/River Icebreakers	665,400
10	1100	Major Navaid Tenders/Light Icebreakers	663,000
2	1050	Medium Navaid Tender/Light Icebreakers	66,400
11	1000	Medium Navaid Tenders/Ice Strengthened	565,400
3	900	Small Navaid Tenders/Ice Strengthened	100,200
7	800	Small Navaid Tenders	28,000
5	700	Special River Navaid Tenders	46,000
6	600	Large Search and Rescue Cutters	318,000
2	500	Intermediate Search and Rescue Cutters	40,000
7	400	Small Search and Rescue Cutters	28,700
17	300	Search and Rescue Lifeboats	61,200
2	200	Small Ice-strengthened Search and Rescue Cutters	7,600
11	100	Small Rescue Craft	14,300
199		Various-size workboats	18,126
32		Inshore Rescue Boats	1,600
35		Helicopters	110,000
4		Hovercraft	29,600
1		Fixed-wing aircraft	6,650
			3,020,176

* The estimated replacement cost is based upon either actual recent replacement costs or inflated historical costs.

Note: Assets have been listed to reflect broad vessel type categories and are not intended to properly reflect unit capabilities.

3. Maritime Pollution Claims Fund

Background

The Marine activity has within its accounts a trust account that provides for the operation of the Maritime Pollution Claims Fund, established February 15, 1972, by amendment to the Canada Shipping Act. From this fund, claims may be paid for losses caused by pollutants discharged from vessels in Canadian waters. Under the Act, a levy of 0.15¢ per ton was assessed against carriers of oil in bulk landed at or shipped from a port in Canada. This levy was revoked by a further amendment to the Act, effective September 1, 1976. The balance of the fund, at that time, was \$40,189,441. The Department of Transport provides administrative support at no cost to the fund. An Administrator, appointed by the Governor in Council and reporting to the Minister of Transport, is responsible for the fund's operation.

Purpose

The fund was established to ensure payment to any claimant who has taken reasonable steps to recover from the shipowner the cost of remedial action or of actual loss or damage arising from the pollutant discharge and who has been unsuccessful in so recovering. Depending on the circumstances of each case, the Administrator of the fund is required to pay to the claimant the amount by which the established claim exceeds the limit of the shipowner's liability, any amount remaining unpaid after reasonable steps to effect recovery, any amount due from a ship that cannot be identified, and any interest due on delayed payments.

Figure 3-35 provides a statement for the period ended September 30, 1987:

Figure 3-35: Maritime Pollution Claims Fund

(thousands of dollars)	At September 30, 1987
Net Levies (February '72 to September '76)	34,866
Add: Interest and penalties credited to the fund	98,106
	132,972
Less: Administration expenses	357
Claims settlements	3,025
	3,382
Balance in Fund	129,590

4. Details of Legal Mandate

In addition to the principal Acts cited on page 1-25, Transport Canada Activities are governed by the following specific Acts:

Policy and Coordination: The following Acts govern functions carried out by this Activity: the Railway Act, the Western Grain Transportation Act, the Canadian National Railways Act. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Prince Edward Island entered Confederation. Also the Crown corporations provisions of the Financial Administration Act have a significant impact on the interactions between CN, Marine Atlantic Inc., VIA Rail, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority and the Policy and Coordination Activity.

Marine/Canadian Coast Guard: For federal marine way and terminal functions, the following Acts govern: Canada Shipping Act; the Navigable Waters Protection Act; the Arctic Waters Pollution Prevention Act; the Pilotage Act; the Harbour Commissioners Act; Toronto Harbour Commissioners Act; the Hamilton Harbour Commissioners Act; the Public Harbours and Ports Facilities Act; and the Carriage of Goods by Water Act.

Aviation: The Aeronautics Act requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics, including air navigational services.

Airports Authority: Predicated on the same previous Aeronautics Act authority, the Minister is enabled to develop, operate and maintain airports.

Surface: The following Acts govern the Surface Transportation Activity: the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act, the Railway Relocation and Crossing Act, and the Transportation of Dangerous Goods Act.

Departmental Administration: The primary Act governing this Activity is the Financial Administration Act.

5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations.

Figure 3-36 to 3-40 display details of the funding to Crown Corporations provided through appropriations.

Figure 3-36: Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates	Difference
Operating expenses	16,673	14,180	2,493
Revenue from users	(7,902)	(7,493)	(409)
Net operating expenses	8,771	6,687	2,084
Less:			
Non-cash items	1,145	1,184	(39)
Cash required for operations	7,626	5,503	2,123
Acquisition of property, plant and equipment	67	115	(48)
Total Budgetary Requirements	7,693	5,618	2,075

Figure 3-37: Canada Ports Corporation

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates	Difference
Capital expenditures:			
Sept-Îles - Quebec -			
Renewal of Port Facilities	457	3,485	(3,028)
Sub-total budgetary requirements	457	3,485	(3,028)
Non-Budgetary:			
Loans to finance fixed assets	1,000	2,000	(1,000)
Total Requirements	1,457	5,485	(4,028)

Figure 3-38: Marine Atlantic Inc.

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates	Difference
Operating expenses	212,373	197,716	14,657
Revenue from users	(67,471)	(63,080)	(4,391)
Net operating expenses	144,902	134,636	10,266
Less:			
Non-cash items	22,376	21,170	1,206
Anticipated Lapse	-	24,411	(24,411)
Cash required for operations	122,526	89,055	33,471
Acquisition of property, plant and equipment	10,659	15,967	(5,308)
Total Budgetary Requirements	133,185	105,022	28,163

Figure 3-39: VIA Rail Canada Inc.

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates	Difference
Operating expenses	745,900	671,200	74,700
Revenue from users	(206,400)	(253,800)	47,400
Net operating expenses	539,500	417,400	122,100
Less:			
Non-cash items	69,300	70,500	(1,200)
Cash required for operations	470,200	346,900	123,300
Acquisition of property, plant and equipment	132,900	141,800	(8,900)
Total Budgetary Requirements	603,100*	488,700	114,400

* excludes labour assistance payments of \$8.825 million in 1988-89 and \$11.3 million in 1987-88. For explanations, see wording of Vote 35, page 1-6.

Figure 3-40: St. Lawrence Seaway Authority

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates	Difference
Capital Expenditures			
Rehabilitation of Welland Canal	25,400	24,500	900
Total Budgetary Requirements	25,400	24,500	900

Tableau 3-40: Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	Budget des dépenses	1988-1989	Différence
	dépenses		
	1987-1988		
Dépenses en capital :			
Remise en état du canal Welland	25 400	24 500	900
Total des besoins budgétaires	25 400	24 500	900

Tableau 3-38: Marine Atlantique S.C.C.

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1988-1989	Budget des dépenses	1987-1988
Dépenses en capital:			Différence
Recettes provenant des usagers	212 373	197 716	14 657
Divenses de fonctionnement nettes	144 902	134 636	10 266
Moins:			
Articles hors de caisse	22 376	21 170	1 206
Pérémpion prévue	-	24 411	(24 411)
Fonds nécessaire pour le fonctionnement	122 526	89 055	33 471
Acquisition des biens, d'installations et de matériel	10 659	15 967	(5 308)
Total des besoins budgétaires	133 185	105 022	28 163

Tableau 3-39: VIA Rail Canada

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1988-1989	Budget des dépenses	1987-1988
Recettes provenant des usagers	745 900	671 200	74 700
Dépenses de fonctionnement nettes	539 500	417 400	122 100
Moins:			
Articles hors caisse	69 300	70 500	(1 200)
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	470 200	346 900	123 300
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	132 900	141 800	(8 900)
Total des besoins budgétaires	603 100*	488 700	114 400

* Ne sont pas inclus les paiements d'aide à la main-d'oeuvre de 8,825 millions de dollars en 1988-1989 et de 11,3 millions de dollars en 1987-1988. Voir le libellé du crédit 35 pour des explications, à la page 1-6.

5. Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'État

Les tableaux 3-36 à 3-40 montrent les détails du financement par voie de crédits des sociétés d'État.

Tableau 3-36: Société Les ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1988-1989	Budget des dépenses	1987-1988
Dépenses de fonctionnement	16 673	14 180	2 493
Recettes provenant des usagers	(7 902)	(7 493)	(409)
Dépenses de fonctionnement nettes	8 771	6 687	2 084
Moins:			
Articles hors caisse	1 145	1 184	(39)
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	7 626	5 503	2 123
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	67	115	(48)
Total des besoins budgétaires	7 693	5 618	2 075

Tableau 3-37: La Société canadienne des ports

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1988-1989	Budget des dépenses	1987-1988
Dépenses en capital:			
Sept-Îles - Québec -			
Réfection des installations portuaires	457	3 485	(3 028)
Total partie des besoins budgétaires	457	3 485	(3 028)
Non-budgétaires:			
Prêts pour le financement des immobilisations	1 000	2 000	(1 000)
Total des besoins	1 457	5 485	(4 028)

4. Détails sur les mandats légaux

En plus des principales lois citées à la page 1-27, les activités de Transports Canada sont régies par les lois suivantes:

Politiques et Coordination: Les lois qui suivent régissent les fonctions qu'effectue cette Activité: la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. La prestation de certains services de traversier fait également partie du mandat du Ministre tel que l'exigent les articles 31 et 32 des conditions de l'union avec Terre-Neuve et des conditions en vertu desquelles l'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération. Aussi, les dispositions visant les sociétés de la Couronne de la Loi sur l'administration financière ont une grande incidence sur les rapports entre l'Activité de la Politique et de la Coordination et le CN, Marine Atlantique Inc., VIA Rail, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Marine/Garde côtière canadienne: Les lois suivantes s'appliquent aux fonctions fédérales visant les voies et les terminaux maritimes: la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques, la Loi sur le pilotage, la Loi sur les commissions de port, la Loi sur les commissaires du port de Toronto, la Loi sur les commissaires du port de Hamilton, la Loi sur les havres publics et les installations portuaires et la Loi sur le transport des marchandises par eau.

Aviation: La Loi sur l'aéronautique exige que le ministre des Transports contrôle et réglemente l'aviation civile et supervise toutes les questions liées à l'aéronautique civile, y compris les services de navigation aérienne.

Gestion des aéroports: En vertu de cette même loi, le Ministre doit aménager, exploiter et entretenir les aéroports.

Surface: Les lois suivantes régissent l'Activité des transports de surface: la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur la sécurité des pneus de véhicules automobiles, la Loi sur les normes de consommation de carburant de véhicule automobile, la Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Administration du Ministère: La principale loi régissant cette activité est la Loi sur l'administration financière.

3. Caisse des réclamations de la pollution maritime

Contexte

Parmi les comptes du transport maritime, figure un compte de fiduciaire qui permet d'exploiter la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse a été établie le 15 février 1972, à la suite d'une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ainsi, les réclamations présentées en raison de pertes causées par les substances polluantes déversées par les navires dans les eaux canadiennes peuvent être payées. Aux termes de la Loi, un montant de 0,15 \$ est versé par les transporteurs au regard de chaque tonne d'hydrocarbures chargée ou déchargée dans un port du Canada. Ce montant a été abrogé en vertu d'une modification apportée à la Loi le 1^{er} septembre 1976. Le solde de la Caisse s'établissait alors à 40 189 441 \$. Le ministère des Transports assure gratuitement les services de soutien administratif nécessaires. Un administrateur, nommé par le gouverneur en conseil et relevant du ministre des Transports, est chargé du fonctionnement de la Caisse.

But

La Caisse vise à indemniser toute partie réclamaute qui a pris sans succès des mesures raisonnables en vue de recouvrer du propriétaire du navire le coût des travaux correctifs qui ont été exécutés ou le montant de biens perdus ou endommagés à la suite du déversement de polluants. Selon les circonstances propres à chaque cas, l'administrateur de la Caisse doit verser à la partie réclamaute la différence entre le montant réclamé et la limite de responsabilité du propriétaire du navire, tout montant demeuré impayé après que des mesures raisonnables aient été prises en vue d'un recouvrement, tout montant dû par un navire qu'on ne peut identifier et tout intérêt exigible sur des paiements en retard. Le tableau 3-35 donne un bilan pour la période se terminant le 30 septembre 1987.

Tableau 3-35: Caisse des réclamations de la pollution maritime

(en milliers de dollars)		Au 30 septembre 1987
Perceptions nettes (février 1972 à septembre 1976)	34 866	
Plus : Intérêt et amendes portés au crédit de la Caisse	98 106	
	132 972	
Moins : Frais administratifs	357	
Règlement des réclamations	3 025	
	3 382	
Solde de la Caisse	129 590	

2. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière

Le tableau 3-34 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

Tableau 3-34: Coût de remplacement estimatif de la Flotte de la Garde côtière

(en milliers de dollars)		Coût de remplacement estimatif* (en dollars de 1987-1988)	
Nbre	Classe de navire		
1	Brise-glace lourd pour le golfe	1300	250 000
6	Brise-glace moyens pour le golfe et les rivières	1200	665 400
10	Gros baliseurs/brise-glace légers	1100	663 000
2	Baliseurs moyens/brise-glace légers	1050	66 400
11	Baliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces	1000	565 400
3	Petits baliseurs renforcés pour la navigation dans les glaces	900	100 200
7	Petits baliseurs	800	28 000
5	Baliseurs spéciaux de rivière	700	46 000
6	Grandes vedettes de recherche et sauvetage	600	318 000
2	Moyennes vedettes de recherche et sauvetage	500	40 000
7	Petites vedettes de recherche et sauvetage	400	28 700
17	Embarcations de recherche et de sauvetage	300	61 200
2	Petites vedettes de recherche et sauvetage	200	7 600
11	Petites embarcations de sauvetage	100	14 300
199	Bateaux de travail de diverses dimensions		18 126
32	Embarcations de sauvetage côtières		1 600
35	Hélicoptères		110 000
4	Aéroglisseurs		29 600
1	Aéronef à voile fixe		6 650
		3 020 176	

* Le coût de remplacement estimatif est basé sur les coûts de remplacement réels récemment engagés ou sur les coûts d'acquisition rajustés pour tenir compte de l'inflation.

Nota: Les biens ont été énumérés pour tenir compte des grandes catégories de classe de navire et non pour refléter fidèlement les fonctions des unités.

(Renseignements supplémentaires) 3-65

B. Autres renseignements

1. Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 3-33 donne une ventilation des coûts d'exploitation de la Flotte par sous-activité. La ventilation des coûts se fonde sur l'utilisation actuelle et prévue de la Flotte.

Tableau 3-33: Ventilation des dépenses en ressources d'exploitation de la Flotte par sous-activité de la Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1988-1989	Prévu	Réel
A-P	\$	A-P	\$
A-P			

Aides à la navigation

Aides à la navigation de

courte portée

Aides à la navigation de

longue portée

Aménagement, entretien et

protection des voies

navigables

63 518	841	61 809	818	56 152	813
570	3	328	3	286	4
5 935	74	4 756	64	4 127	64

70 023	918	66 893	885	60 565	881
--------	-----	--------	-----	--------	-----

Déglaçage, opérations dans

l'Arctique

Aide à la navigation dans les

eaux infestées de glaces

Gestion des glaces

Services fournis à d'autres

ministères

73 755	791	67 007	787	68 032	747
5 687	65	4 247	66	7 535	105
11 733	162	13 509	214	14 353	176

91 175	1 018	84 763	1 067	89 920	1 028
--------	-------	--------	-------	--------	-------

Recherche et Sauvetage maritimes

Opérations de recherche et

sauvetage

14 823	167	16 149	399	22 166	404
--------	-----	--------	-----	--------	-----

176 021	2 103	167 805	2 351	172 651	2 313
---------	-------	---------	-------	---------	-------

Tableau 3-32: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Projets ou pertes réels 1986-1987

(en milliers de dollars)				
Résultats d'exploitation				
Principaux aéroports fédéraux	Recettes	Dépenses	Profit (perte)	Dépenses en capital*
Halifax	9 993	17 615	(7 622)	5 220
Montréal/Dorval	36 993	46 374	(9 381)	6 750
Montréal/Mirabel	29 681	49 590	(19 909)	5 098
Toronto/Lester B. Pearson	117 516	86 696	30 820	13 834
Ottawa	12 284	17 878	(5 594)	15 056
Winnipeg	12 571	21 482	(8 911)	15 453
Calgary	28 219	34 634	(6 415)	9 580
Edmonton	15 213	21 673	(6 460)	3 928
Vancouver	52 412	44 402	8 010	9 454
Taxe de transport aérien	81 503	-	81 503	-
Intérêt sur le capital	-	83 304	(83 304)	-
	396 385	423 648	(27 263)	84 373

* Sur base de caisse.

(Renseignements supplémentaires) 3-63

Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux - État financier récapitulatif par aéroport

Le groupe des principaux aéroports fédéraux est exploité selon des méthodes courantes de comptabilité commerciale. Les états financiers récapitulatifs présentés dans cette sous-section montrent les bénéfices ou les pertes par aéroport. Aux tableaux 3-30 à 3-32 figure de détails pour trois années.

Tableau 3-30: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Budget des dépenses 1988-1989

(en milliers de dollars)				
Résultats d'exploitation				
Principaux aéroports fédéraux	Recettes	Dépenses	Profit	Dépenses en capital

Halifax	11 099	18 360	(7 261)	7 542
Montréal/Dorval	44 037	38 320	5 717	15 507
Montréal/Mirabel	33 735	52 310	(18 575)	4 535
Toronto/Lester B. Pearson	131 164	87 950	43 214	30 024
Ottawa	17 369	21 880	(4 511)	10 565
Winnipeg	15 801	23 800	(7 999)	14 631
Calgary	32 712	37 150	(4 438)	3 479
Edmonton	17 350	23 060	(5 710)	5 082
Vancouver	53 719	44 410	9 309	9 813
Taxe de transport aérien*	79 800	-	79 800	-
Intérêt sur le capital	-	92 471	(92 471)	-
Total	436 786	439 711	(2 925)	101 178

Tableau 3-31: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Prévisions de 1987-1988

(en milliers de dollars)				
Résultats d'exploitation				
Principaux aéroports fédéraux	Recettes	Dépenses	Profit	Dépenses en capital

Halifax	10 806	17 200	(6 394)	10 600
Montréal/Dorval	40 562	35 900	4 662	5 500
Montréal/Mirabel	31 243	49 000	(17 757)	7 200
Toronto/Lester B. Pearson	128 503	82 390	46 113	25 900
Ottawa	16 626	20 500	(3 874)	11 500
Winnipeg	13 818	22 300	(8 482)	11 800
Calgary	29 964	34 800	(4 836)	8 300
Edmonton	15 956	21 600	(5 644)	5 000
Vancouver	51 515	41 600	9 915	15 900
Taxe de transport aérien*	85 307	-	85 307	-
Intérêt sur le capital	-	91 241	(91 241)	-
Total	424 300	416 531	7 769	101 700

* Nota : Le changement apporté au niveau des recettes tient compte de la réduction des recettes attribuées au Fonds renouvelable des aéroports provenant de la taxe de transport aérien. Pour plus de renseignements, se reporter à la page 3-53.

Tableau 3-29: État des changements à la situation financière

(en millions de dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel*	
1988-1989	1987-1988	1986-1987	
Opérations			
Recettes provenant de l'exploitation			
Bénéficient (perte nette) pour l'exercice	7 769	(27 263)	
Plus : Articles hors caisse	57 790	51 828	
Amortissement			
Intérêt du capital			
versé au Fonds	91 241	83 304	
Services fournis et reçus sans frais	-	(144)	
Autres frais	-	764	
Variations de l'actif et du passif	-	18 396	
Montant net provenant de l'exploitation			
149 631	156 800	126 885	
Recettes engagées dans l'exploitation			
Besoins en capital	(101 178)	(101 700)	(79 840)
Montant net engagé dans l'exploitation	(101 178)	(101 700)	(79 840)
Montant net des liquidités obtenues et variation de l'imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, au cours de l'exercice			
48 453	55 100	47 045	
Imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, au début de l'exercice			
179 822*	124 722	77 677	
Imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, à la fin de l'exercice			
228 275	179 822	124 722	

* Les chiffres réels 1986-1987 reposent sur le système de l'exercice. Le budget des dépenses pour 1988-1989 et les chiffres prévus pour 1987-1988 supposent une absence de variation du fonds de roulement.

** Sous réserve de l'approbation des ministres du CT, le solde d'ouverture du montant prévu de l'autorisation non utilisée sera réduit de 24,3 millions de dollars après le dépôt du Budget des dépenses supplémentaires de 1987-1988, cela afin de tenir compte du transfert de ressources à la GRC pour ce qui est de la sécurité aéroportuaire.

Les profits et pertes des principaux aéroports fédéraux sont exposés en détail aux Tableaux 3-30 à 3-32 aux pages 3-62 et 3-63.

8. États financiers des Fonds renouvelables

Jusqu'à la fin de l'exercice de 1986-1987, certaines activités de Transports Canada faisaient l'objet de deux fonds renouvelables, soit le Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol^{1er} connexes et le Fonds renouvelable des magasins. À compter du 1^{er} avril 1987, le Fonds renouvelable des magasins a cessé de fonctionner. Le Parlement a autorisé précédemment un prélèvement de 80 000 000 \$ du Fonds renouvelable des aéroports. Le Fonds fonctionne en vertu de l'autorisation permanente de la Loi sur la régularisation des comptes (S.C. 1980, chap. 17). L'autorisation prévue de l'autorisation en regard du budget des dépenses est la suivante:

Tableau 3-27: Utilisation prévue de l'autorisation relative au Fonds renouvelable des aéroports

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses
		1988-1989
Montant prévu de l'autorisation non utilisée au 1 ^{er} avril 1988	220 928*	
Budget des dépenses 1988-1989 (fonds nets alloués)	48 453	
Montant prévu de l'autorisation non utilisée au 1 ^{er} avril 1989	269 381	

* Sous réserve de l'approbation des ministres du G.T., le solde d'ouverture du montant prévu de l'autorisation non utilisée sera réduit de 24,3 millions de dollars après le dépôt du Budget des dépenses supplémentaires de 1987-1988, cela afin de tenir compte du transfert de ressources à la GRC pour ce qui est de la sécurité aéroportuaire.

Tableau 3-28: État des opérations du Fonds renouvelable des aéroports

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	1988-1989	Prévu	Réel
Recettes, sommes recouvrées et taxe de transport aérien	436 786	424 300	396 385	-	18 483
	-	-	-	-	414 868
Plus: montants crédités au compte du crédit après le 31 mars	-	-	-	-	18 483
	-	-	-	-	414 868
Dépenses de fonctionnement	106 822	99 510	92 164	105 801	51 801
	122 328	113 955	51 801	51 801	51 801
Services et installations d'aérodrome	58 005	54 035	51 801	51 801	51 801
	60 085	57 790	51 828	83 304	144
Articles hors caisses	92 471	91 241	83 304	144	144
	-	-	-	-	144
Amortissement	-	-	-	-	144
	-	-	-	-	144
Intérêt du capital versé au fonds	-	-	-	-	144
	-	-	-	-	144
Services fournis et reçus sans frais	-	-	-	-	144
	-	-	-	-	144
Plus: imputations sur les comptes du crédit après le 31 mars	-	-	-	-	144
	-	-	-	-	144
Bénéfice net (perte nette)	(2 925)	7 769	(27 263)		

* Les chiffres réels 1986-1987 reposent sur le système de l'exercice. Les données pour le budget des dépenses pour 1988-1989 et les chiffres prévus pour 1987-1988 reposent sur le système de caisse.

7. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Ministère ne comprend que les dépenses imputées sur les crédits votés et les paiements statutaires, moins les recettes à porter au crédit. D'autres éléments de coût, de même que les recettes à porter au Fonds du revenu consolidé, doivent aussi entrer en ligne de compte à l'établissement du coût total de fonctionnement du Programme.

Tableau 3-25: Coût net du Programme pour 1988-1989

(en milliers de dollars)	Budget principal	Plus d'autres coûts	Moins du programme	recettes	1988-1989	1987-1988*
	Coûts total	Coûts total	Coûts total	Coûts total	Coût net estimatif	Coût net estimatif
	3 482 626	65 613	3 548 239	1 134 591	2 413 648	2 351 876

* Les ministères qui fournissent des services sans frais à Transports Canada ne fournissent pas de prévisions de coûts ou de coûts réels. Le coût net pour 1987-1988 au Tableau 3-25 a été calculé par approximation à l'aide des données disponibles.

Le Tableau 3-26 explique en détail les services fournis sans frais au Ministère qui constituent les Autres coûts du Tableau 3-25. Un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au Fonds du revenu consolidé, c'est-à-dire la colonne "moins recettes" ci-dessus, figure au Tableau 3-19.

Tableau 3-26: Services fournis gratuitement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses	Budget de dépenses	Budget de dépenses
1988-1989	1987-1988	1986-1987	

Par d'autres ministères	Logement fourni par le ministère des Travaux publics	39 245	36 860	37 587
Services de comptabilité et d'émission de chèques fournis par le ministère des Approvisionnements et Services	2 183	3 214	2 436	
Cotisations représentant la part des employés des primes d'assurance versées par le Conseil du Trésor	21 162	19 777	17 044	
Compensations payées aux employés fournies par le ministère du Travail	3 023	3 463	2 998	
Total des services fournis par d'autres ministères	65 613	63 314	60 065	

(Renseignements supplémentaires) 3-59

Tableau 3-24: Prêts impayés - par débiteur et objet (Suite)

(dollars)	Solde	à payer	31 mars 1988	Échéance	Taux	Principal	Remboursement
					d'intérêt	1988-1989	Intérêt
Politiques et Coordination (Suite)							
Prêts à l'Administration du pont du port de Saint John	10 767 028	2020	6,68	97 851	718 436		
	1 838 235	2020	7,06	16 079	129 546		
	832 024	2020	7,375	6 561	61 243		
	544 531	2020	8,50	3 239	46 218		
	13 981 818	-	-	123 730	955 433		
Total Politiques et coordination							
	52 676 760	-	-	1 147 130	4 754 876		
Marine/Garde côtière canadienne							
Prêts à des commissions portuaires							
Hamilton	625 000	2000	4,125	50 000	25 266		
Lakehead	131 370	1989	7,44	85 982	8 201		
Port Alberni	580 415	1991	8,06	153 224	40 261		
Prêt à la ville de Montréal							
Tunnel Atwater	383 491	1991	3,125	91 730	11 984		
Total Marine/Garde côtière canadienne							
	1 720 276			380 936	85 712		
Total du Programme							
	54 397 036			1 528 066	4 840 588		

6. Prêts, dotations en capital et avances

Les prêts, dotations en capital et avances faits par Transports Canada totalisent 1,0 million de dollars et 1,0 millions de dollars respectivement en 1987-1988 et 1988-1989. Les données récapitulatives figurent au tableau 3-23.

Tableau 3-23: Prêts, dotations en capital et avances

(en milliers de dollars)			
Prêts			
Politiques et Coordination			
Prêt à la Société du port de St. John's	1 000	1 000	-
Total			
	1 000	1 000	-

Les divers prêts actuellement non réglés sont résumés au tableau 3-24. L'intérêt perçu sur les prêts est porté au crédit du Fonds du revenu consolidé.

Tableau 3-24: Prêts impayés - par débiteur et objet

(dollars)			
Politiques et Coordination			
Prêt à la Société canadienne des ports pour les principaux ports suivants :	St. John's	Halifax	Saint John
Solde à payer 31 mars 1988	Echéance	Taux d'intérêt	Principal Intérêt 1988-1989 Remboursement
1 457 621	2000	9,33	62 136 135 996
4 123 920	1996	10,00	303 688 412 392
6 665 062	2000	12,43	- 828 467
4 243 084	1998	11,125	- 472 043
1 973 102	1998	11,00	- 217 041
4 601 413	1999	11,875	- 546 418
2 569 795	2005	11,625	- 298 739
912 303	2000	6,44	46 967 58 752
649 487	2000	6,09	28 129 59 038
7 351 194	2000	6,25	383 112 459 450
4 147 961	2000	7,50	199 368 311 097
38 694 942	-	-	1 023 400 3 799 433

Tableau 3-22: Recettes et recouvrements de la Gestion des aéroports

(en milliers de dollars)				Budget des dépenses 1988-1989			
Principaux aéroports	Aéroports financés	par l'Etat	Total	prévu	réel		
						1986-1987	1988
Recettes							
Location, concessions et stationnement	180 405	33 396	213 801	197 800	185 921		
Taxes d'atterrissage	91 612	15 972	107 584	102 800	98 515		
Taxes générales	67 194	6 263	73 457	73 100	70 029		
d'aérogare	12 458	8 325	20 783	19 212	22 183		
Total des recettes							
	351 669	63 956	415 625	392 912	376 648		
Recouvrements :							
Principaux aéroports fédéraux	-	34 688	34 688	38 225	38 296		
Droits des services de gestion	5 200	-	5 200	5 200	4 900		
de logement							
Service de l'environnement							
Programme des services de météorologie	117	539	656	656	548		
Total des recouvrements	5 317	35 227	40 544	44 081	43 744		
Taxe de transport aérien							
	79 800	230 438	310 238	332 707	297 753		
Total des recettes, des recouvrements et de la taxe de transport aérien							
	436 786	329 621	766 407	769 700	718 145		

Les tableaux 3-21 et 3-22 donnent d'autres détails sur les recettes et les sommes recouvrées de l'Aviation et de la Gestion des aéroports, respectivement.

(en milliers de dollars) Budget des dépenses 1988-1989

(Renseignements supplémentaires) 3-55

Taxe de transport aérien: La taxe est payée par le passager au moment où il achète son billet et s'applique à la plus grande partie du trafic aérien commercial. Revenu Canada (Douanes et Accises) perçoit la taxe et transfère au Programme les sommes équivalentes aux perceptions. La méthode de répartition des recettes provenant de cette taxe entre les aéroports et les installations intérieures en route fait actuellement l'objet d'une revue dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle politique de recouvrement des coûts du Ministère. Une méthode d'affectation provisoire qui a été prévue dans le Budget principal de 1987-1988 et qui a été conservée dans le Budget de 1988-1989 ne prévoit suffisamment de recettes fiscales au Fonds renouvelable que pour combler la lacune existant entre les recettes des emplacements et leurs coûts de fonctionnement avec la dépréciation et les intérêts. Une certaine somme est portée au crédit des aéroports financés par l'Etat de sorte que la contribution de la taxe de transport aérien et les recettes générées par les aéroports couvrent les dépenses prévues de fonctionnement et en capital. Le reste de la taxe de transport aérien est alloué à la sous-activité des services de navigation aérienne.

Droits de service de gestion: La sous-activité des aéroports financés par l'Etat comprend également les services de soutien fournis à des aéroports par l'Administration centrale nationale et six bureaux régionaux. Il s'agit de services spécialisés dans les domaines du soutien à l'exécution des programmes d'immobilisations, du développement commercial et de la sûreté et des services d'urgence. Un droit est perçu aux principaux aéroports fédéraux, représentant leur part de ces services. Ces droits sont portés au crédit de la sous-activité des aéroports financés par l'Etat.

Droit sur le contrôle terminal: Les Services de la navigation aérienne (ANS) comprennent tous les services de circulation aérienne en route et terminale. Ce service est donc lié au contrôle de la circulation dans le voisinage immédiat des aéroports. Les ANS réclament donc des droits du Fonds des aéroports autonomes pour ses services. Les droits sont fondés sur les coûts directs et indirects dont l'amortissement des éléments suivants du contrôle terminal : tours de contrôle, unités de contrôle terminal (qui font parfois partie d'un centre de contrôle régional), stations d'information de vol, aides à la navigation, radar et services météorologiques.

aéroportuaires aux lignes aériennes et à l'aviation générale. Le loyer se calcule selon un prix fixe par unité d'espace occupé. Les recettes des concessions sont produites par les ventes au détail des restaurants, des entreprises de location de voiture automobile, des boutiques franchises, de souvenirs et autres. Ces recettes constituent une proportion des ventes ou un paiement forfaitaire minimal garanti. Les terrains de stationnement sont généralement exploités en vertu de contrat de gestion. Les droits sont basés sur les tarifs locaux.

Détails sur les principales sources de recettes/recouvrements

Sur un total de 1 053,8 millions de dollars de recettes que Transports Canada est autorisé à garder, les activités de la Marine/Garde côtière canadienne, de l'Aviation et de la Gestion des aéroports comptent pour 1 044,8 millions ou 99,1 %.

Le tableau 3-20 donne les détails des deux types de recettes pour l'activité de la Marine/Garde côtière canadienne.

Tableau 3-20: Recettes et recouvrements de la Marine/Garde côtière canadienne

(en millions de dollars)			
Budget des dépenses		1987-1988	
		Prévu	Réel
		1987-1988	1986-1987
Recettes à valoir sur le crédit			
Réapprovisionnement de l'Arctique	13 300	13 265	10 770
Déductions des employés pour la			
location de logements	483	452	458
Activité des ateliers de Prescott	100	120	129
Sommes recouvrées auprès du MDE	25	25	24
Sommes recouvrées auprès du MPO	1 132	1 154	723
Sommes recouvrées auprès du	4	4	26
group de l'Aviation			
Recettes portées au crédit du FRC			
Droits de quaiage et de port	10 503	9 460	9 357
Droits d'immatriculation et de			
sécurité des navires	2 848	2 848	2 817
Recettes du trafic radiomaritime	2 300	2 300	1 834
Affrètement d'un navire câblé	8 083	11 404	7 820
Intérêt sur les investissements	86	140	139
Autres	500	500	4 544
Total des recettes			
	39 364	41 672	38 641

Plus de 97 % des recettes à valoir sur le crédit proviennent des activités de l'Aviation et de la Gestion des aéroports. Voici une analyse des principales sources.

Locations, concessions et stationnement: Les recettes de loyer proviennent de la location d'espaces dans les immeubles (bureaux des lignes aériennes, comptoirs de billets, etc.) et de terrains

Tableau 3-19: Sommaire des recettes par source et par activité

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1988-1989	Prévu	Réel
1987-1988	1986-1987		
A. Recettes à valoir sur le crédit et recouvrements			
1. Recettes : Sources extérieures			
Marine/Garde côtière canadienne	3 904	3 894	3 161
Aviation	21 942	21 500	20 458
Aéroports	415 625	392 912	376 648
Administration du Ministère	330	384	288
441 801	418 690	400 555	
2. Recouvrements : Sources au sein du gouvernement fédéral à l'extérieur de Transports Canada			
Marine/Garde côtière canadienne	10 079	10 077	7 974
Aviation	752	700	655
Aéroports	656	656	548
Administration du Ministère	1 079	1 059	849
12 566	12 492	10 026	
3. Taxe de transport aérien			
Aviation	143 262	84 700	50 089
Aéroports - principaux fédéraux	79 800	85 307	81 503
- fincées par l'Etat	230 438	247 400	216 250
453 500	417 407	347 842	
Sous-total			
	907 867	848 589	758 423
4. Recouvrements : au sein du Ministère			
Marine/Garde côtière canadienne	1 061	1 049	996
Aviation	97 343	82 900	72 638
Aéroports	39 888	43 425	43 196
Administration du Ministère	7 660	7 236	5 904
145 952	134 610	122 734	
Total des recettes à valoir sur le crédit et des recouvrements			
	1 053 819*	983 199	881 157
B. Recettes portées au FRC**			
Politiques et coordination	50 000	63 636	117 193
Marine/Garde côtière canadienne	24 320	26 652	26 511
Aviation	3 500	3 047	936
Aéroports	2 502	2 382	9 585
Surface	150	150	348
Administration du Ministère	300	384	476
80 772	96 251	155 049	
Total des recettes portées au FRC			
	1 134 591	1 079 450	1 036 206
Recettes totales			
Ce montant équivaut à celui indiqué dans le tableau Programme par activités à la page 1-8.			
Les recettes portées au Fonds du revenu consolidé ne peuvent être utilisées par le Ministère.			

* Ce montant équivaut à celui indiqué dans le tableau Programme par activités à la page 1-8.
 ** Les recettes portées au Fonds du revenu consolidé ne peuvent être utilisées par le Ministère.

5. Recettes

Transports Canada est autorisé à garder 1 053,8 millions de dollars de recettes en 1988-1989, ce qui réduit ses besoins de financement par voie de crédits parlementaires de 30,4 % des dépenses budgétaires brutes de son programme. En outre, certaines autres recettes perçues par Transports Canada ne sont pas disponibles pour le Programme et sont directement créditées au Fonds du revenu consolidé (FRC).

Le tableau 3-18 présente un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au FRC par activité.

Tableau 3-18: Sommaire des recettes par activité

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses		Prévu	
1988-1989		1987-1988	
Réal		1986-1987	
Recettes à valoir sur le crédit			
Politiques et Coordination	-	-	-
Marine/Garde côtière canadienne	15 044	15 020	12 131
Aviation	263 299	189 800	143 840
Gestion des aéroports	766 407	769 700	718 145
Surface	-	-	-
Administration du Ministère*	9 069	8 679	7 041*
Recettes portées au FRC			
Politiques et Coordination	50 000	63 636	117 193
Marine/Garde côtière canadienne	24 320	26 652	26 511
Aviation	3 500	3 047	936
Gestion des aéroports	2 502	2 382	9 585
Surface	150	150	348
Administration du Ministère	300	384	476
80 772	96 251	155 049	
1 134 591	1 079 450	1 036 206	
Recettes totales			
* Nettes de sommes recouvrées du fonds renouvelable des magasins (15 034 000 \$), qui a cessé de fonctionner le 1 ^{er} avril 1987.			

* Nette de sommes recouvrées, du fonds renouvelable des magasins (15 034 000 \$), qui a cessé de fonctionner le 1^{er} avril 1987.

Un sommaire des recettes, des sommes recouvrées et de la taxe de transport aérien par source, ainsi que par activité, est présenté au tableau 3-19.

Les détails concernant des sources précises, de même que des sources générales, de recettes et de sommes recouvrées figurent à la page 3-53.

(Renseignements supplémentaires) 3-51

Tableau 3-16: Détails des paiements de transfert - Surface

(dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1988-1989	1987-1988	1986-1987	
Subventions			
Opération Gareautrain	100 000	100 000	100 000
Total des subventions	100 000	100 000	100 000
Contributions			
Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés	5 727 000	7 147 011	7 968 228
Déplacement de lignes de chemin de fer de Regina	6 643 000	-	-
Modification du tracé de la voie ferrée à Victoriaville	-	87 000	700 000
Recherche sur les mesures à prendre	331 651	508 619	66 396
Total des contributions	12 788 651	7 742 630	8 734 624
Total des paiements de transfert	12 888 651	7 842 630	8 834 624

Tableau 3-17: Détails des paiements de transfert - Administration du Ministère

(dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1988-1989	1987-1988	1986-1987	
Subventions			
Comité de la semaine nationale des transports	20 000	20 000	20 000
Total des paiements de transfert	20 000	20 000	20 000

Tableau 3-14: Détails des paiements de transfert - Aviation

(dollars)			
Subventions			
Association royale canadienne des aéroclubs			
25 000	25 000	25 000	25 000
Total des subventions	25 000	25 000	25 000
Contributions			
Ligue des Cadets de l'Air du Canada - Bourse de formation en pilotage			
25 000	25 000	25 000	25 000
Versements à d'autres gouvernements ou à des organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien d'aéroports, d'installations de navigation aérienne et de voies aériennes			
625 000	5 000	134 481	
Contribution au CEGEP Saint-Jean-sur-Richelieu pour le programme de formation des contrôleurs de la circulation aérienne			
-	-	38 177	
Contribution à des aéroclubs, à des écoles et à des instructeurs de pilotage			
75 000	90 000	71 009	
Total des contributions	725 000	120 000	268 667
Total des paiements de transfert	750 000	145 000	293 667

(dollars)			
Tableau 3-15: Détails des paiements de transfert - Gestion des aéroports			
Budget des dépenses			
1988-1989			
Prévu			
1987-1988			
Réal			
1986-1987			

Contributions			
Contribution à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres			
18 138 000	17 800 000	19 311 818	
Contribution pour l'établissement ou l'amélioration d'aéroports municipaux, locaux, locaux commerciaux ou autres et les installations connexes			
25 866 000	18 200 000	18 128 533	
Total des paiements de transfert	44 004 000	36 000 000	37 440 351

Tableau 3-13: Détails des paiements de transfert - Marine/Garde
côtière canadienne

(dollars)		Budget des dépenses		1987-1988		1986-1987	
Subventions							
Subvention à la Writer's Federation							
of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson							
Memorial Literary Award		150		150		150	
Subventions aux organismes d'aide aux marins :							
Welland Canal Mission for Sailors		300		300		300	
Missions to Seamen, Toronto (Ontario)		300		300		300	
Seamen's Mission Society Saint John (N.-B.)		200		200		200	
British Sailors Society (Canada)		10 000		10 000		10 000	
Mariner's House of Montreal, Montréal (Québec)		600		600		600	
Missions to Seamen, section de Lakehead		300		300		300	
Missions to Seamen, Sarnia et Windsor		300		300		300	
Seafarers' Club, Prince Rupert (C.-B.)		300		300		300	
Subvention au Conseil canadien se sécurité		1 667		1 667		1 667	
Subvention à l'Association des ports et havres		5 000		5 000		5 000	
du Canada							
Total des subventions		19 117		19 117		19 117	
Contributions							
Contribution à la Croix-Rouge canadienne		250 000		250 000		62 500	
Droits d'affiliation à l'Association							
internationale de signalisation maritime et à							
l'Association internationale permanente des							
congrès de navigation		1 000 000		1 000 000		634 185	
Paie ment aux associations régionales du Service							
auxiliaire canadien de sauvetage maritime							
Contribution au Centre for Cold Oceans Resource							
Engineering (C-Core) relativement à son							
programme de recherche et de développement		-		-		50 000	
Contribution au programme d'amélioration des							
routes (pont Laviolette) en vertu de l'entente							
auxiliaire Canada-Québec sur le développement		2 000 000		5 879 500		642 950	
Contributions aux municipalités des Michipicoten							
et Sault Sainte-Marie pour conduire les études							
de faisabilité		-		-		65 650	
Contribution pour la construction de quais de							
traversier à Île Verte (Québec)		-		-		174 000	
Contribution au Conseil des industries forestières		90 000		180 000		-	
de la Colombie-Britannique							
Total des contributions		3 340 000		7 309 500		1 629 285	
Total des paiements de transfert		3 359 117		7 328 617		1 648 402	

3-48 (Transports Canada)

Tableau 3-12: Détails des paiements de transfert-Politiques et Coordination

(dollars)			
Subventions			
Transport par eau - Province de la Colombie-Britannique	16 513 000	15 879 000	15,378,584
Subventions versées à des universités, à des organismes, à des étudiants et à d'autres personnes pour la recherche en transport	13 200	53 300	119 600
Étude sur le grain de Prince Rupert	-	-	150 000
Réseau de trains de banlieue de Montréal	4 000 000	5 925 000	5 075 000
Total des subventions			
	20 526 200	21 857 300	20 723 184
Contributions			
Études de transport à des universités-EDER-Québec	2 250 000	2 250 000	303 639
Association des routes et transport du Canada	185 000	185 000	184 706
Initiatives de développement des transports en vertu des EDER - Manitoba	150 000	2 450 000	-
Transport des personnes handicapées	600 000	750 000	796 031
Renforcement et amélioration de routes des provinces Maritimes	-	-	10 011 039
Améliorations de routes en vertu d'accords généraux de développement	22 250 000	19 600 000	19 074 279
- Terre-Neuve			
- Nouveau-Brunswick	17 252 000	16 500 000	10 077 227
- Québec	24 500 000	6 050 000	3 004 675
- Île-du-Prince-Édouard	4 430 000	6 400 000	348 827
Programme d'amélioration des routes	5 000 000	4 000 000	-
- Nouvelle-Écosse			
- Nouveau-Brunswick	16 000 000	16 000 000	-
Route de Yellowhead	18 000 000	12 000 000	-
L'Autoroute 13, Mirabel/Dorval	10 000 000	-	-
Code national de Sécurité pour les transporteurs routiers	6 400 000	1 000 000	-
Services de traversier et de cabotage	11 174 000	10 300 000	10 441 544
Campagne des chantiers maritimes de Terre-Neuve	2 400 000	2 400 000	2 400 000
Programme de transport de marchandises de Terre-Neuve	11 200 000	6 600 000	9 361 462
Tarifs de transport ferroviaire des grains	26 000 000	19 000 000	-
Remise en état d'embranchements des Prairies	48 500 000	57 300 000	90 112 000
Location de wagons-trémies	17 242 000	17 100 000	17 261 730
Programme de wagons-trémies - EDER de Manitoba	-	8 330 000	4 829 209
Réserve d'amélioration du système de transport du grain	-	-	8 156 469
Conseil des grains du Canada/base de données sur les grains	-	-	90 000
Pensions supplémentaires de Terre-Neuve	2 000 000	2 000 000	2 176 751
Caisse de Prévoyance de l'Île de Prince-Édouard	2 000 000	2 000 000	3 231 087
Pont Victoria (Jubilee) (statutaire)	3 000 000	3 500 000	2 662 157
Total des contributions			
	250 533 000	215 715 000	194 522 832
Total des paiements de transfert			
	271 059 200	237 572 300	215 246 016
Budget des dépenses			
	1988-1989	1987-1988	1986-1987
		Prévu	Réel

4. Paiements de transfert

Les paiements de transfert de 332,1 millions de dollars planifiés pour 1988-1989 représentent 13,8 % du total des dépenses budgétaires nettes d'activités. Le tableau 3-11 renferme des renseignements comparatifs succints sur les niveaux de subventions et de contributions par activité du Ministère. Aux tableaux 3-12 à 3-17 figure une liste pluriannuelle comparative de toutes les subventions et les contributions versées par le Ministère.

Tableau 3-11: Paiements de transfert par Activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	1987-1988	1986-1987	Pour plus de détails voir la page
Politiques et Coordination	Subventions	20 526	21 857	20 723	3-47
	Contributions*	250 533	215 715	194 523	
Marine/Garde côtière canadienne	Subventions	19	19	19	3-48
	Contributions	3 340	7 310	1 629	
Aviation	Subventions	25	25	25	3-49
	Contributions	725	120	269	
Gestion des aéroports	Contributions	44 004	36 000	37 440	3-49
	Subventions	100	100	100	
Surface	Subventions	100	100	100	3-50
	Contributions	12 789	7 743	8 735	
Administration du Ministère	Subventions	20	20	20	3-50
	Contributions	-	-	-	
Total du Ministère	Subventions	20 690	22 021	20 887	
	Contributions	311 391	266 888	242 596	
Total des paiements de transfert		332 081	288 909	263 483	

* Y compris un paiement statutaire de 3 000 000 \$ en 1988-1989 concernant la fin de la perception de péages au pont Victoria (3 500 000 \$ en 1987-1988 et 2 662 157 \$ en 1986-1987).

Efficacité des Ressources: Sera mise sur pied un Comité de planification et de mise en oeuvre (CPM) dans le but de surveiller et diriger le programme du brise-glace polaire de classe 8, de vérifier la planification et l'exécution du programme, de surveiller la gestion du bureau de projet, de résoudre les questions pendantes, et d'évaluer l'état d'avancement à intervalles réguliers. Le Sous-ministre adjoint, Marine sera gestionnaire de projet et président du CPM. Le Comité sera composé des personnes suivantes:

- Sous-ministre adjoint, Marine
- Directeur général, Garde côtière - Nord
- Sous-ministre adjoint, Approvisionnements et Services Canada
- Sous-ministre adjoint, Expansion industrielle régionale

2. Projet de modernisation des radars (RAMP)

Aperçu: En juin 1983, le gouvernement a approuvé l'acquisition et l'installation de 24 nouveaux systèmes radar de surveillance de région terminale, 17 nouveaux systèmes radar secondaire de surveillance autonome, 29 équipements des installations d'affichage et 9 systèmes de traitement et d'affichage des données radar.

Résumé des coûts: Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants:

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
	810 504	383 908	155 708	270 888

Réalisations: À ce jour, les avantages socio-économiques que procure le projet s'élèvent à 40,5 millions de dollars et les avantages que retirent les petites entreprises s'élèvent également à 103 millions de dollars. Les avantages dont bénéficient les petites entreprises sont de 6,7 millions de dollars et les immobilisations sont de l'ordre de 5,5 millions de dollars. Les retombées directes et compensatrices de l'équipement radar et des installations d'affichage dans les régions sont les suivantes:

- Atlantique 2,2 millions de dollars
- Québec 87,3 millions de dollars
- Ontario 44,8 millions de dollars
- Ouest 9,9 millions de dollars

Réalisations: Le marché de définition du marché a été accordé le 27 novembre 1987, avec presque deux mois de retard sur le calendrier prévu. Ce délai est principalement attribuable à l'entrepreneur qui a mis beaucoup de temps à satisfaire aux conditions préalables de la lettre d'intention et, par la suite, à répondre à l'invitation à négocier. Par ailleurs, la date initiale de lancement du projet, qui avait été fixée au 1^{er} juillet 1987, n'a pu être respectée, car le Conseil du Trésor n'a accordé l'approbation préalable de projet que le 15 juillet 1987.

L'entrepreneur a dû restructurer l'entreprise du sous-traitant chargé du marché de conception, soit la société Polar Icebreaker Canadian Design Group (PICDG), après l'adjudication du marché de définition du marché. Ce contretemps a eu pour effet de reporter la présentation de la demande de versement du premier acompte en fonction de l'étape franchie au 25 décembre 1987. L'entrepreneur nous a fait savoir que ce problème a été résolu et que le temps perdu devrait être rattrapé d'ici le 31 mars 1988.

Il est prévu que le retard susmentionné pourra être rattrapé au cours du calendrier prévu pour le marché de définition de marché; cependant, il est possible que le retard initial de deux mois ne puisse être regagné au complet. En effet, le temps perdu avant l'adjudication du marché de définition peut difficilement être rattrapé au cours de la période allouée à sa réalisation, ou encore au cours des trois mois subséquents pendant lesquels le marché de construction sera accordé. Par conséquent, il est prévu que cette dernière étape aura lieu vers le 1^{er} décembre 1988, avec environ deux mois de retard sur l'échéancier.

Importance du Projet: Une fois construit, le brise-glace polaire de classe 8 sera affecté à longueurs d'année dans l'environnement hostile de l'Arctique pendant la durée normale de son cycle de vie, soit trente ans; il devra par ailleurs exécuter de façon satisfaisante toutes les activités comprises dans le profil de mission dressé par la Garde côtière et exposées dans l'énoncé des besoins opérationnels.

Bien qu'il ait été prouvé, au moyen d'études de conception très précises, de mises à l'essai de modèles et de simulations, que la conception initiale de la Garde côtière pour un brise-glace polaire serait en mesure de répondre à ces exigences opérationnelles, il sera malgré tout nécessaire de mener à nouveau des études et des tests de conception semblables afin de déterminer la capacité opérationnelle de la nouvelle conception. Ces études seront menées au cours de la phase de définition de marché du projet.

Addenda sur les grands projets de la Couronne

Deux projets du programme d'immobilisations de Transports Canada entrent dans la catégorie des grands projets de la Couronne (GPC). Un résumé de chaque projet est présenté ci-après.

1. Brise-glace polaire de classe 8

Aperçu: Le projet de conception et de construction d'un brise-glace polaire de classe 8 découle des préoccupations du gouvernement du Canada relativement à la nécessité d'affirmer sa souveraineté sur l'archipel arctique du Canada, d'assurer la sécurité et le déplacement efficace du trafic maritime dans cette région, de mettre en application des mesures de prévention de la pollution et de fournir des services de nettoyage de l'environnement afin de protéger l'écosystème fragile de l'Arctique.

Ministère Désigné et Ministère Additionnels:

- Autorité désignée: Transports Canada
- Ministère de service: Approvisionnements et Services Canada
- Ministère au tiers: Expansion industrielle régionale

Approbation Obtenues: Approbation préliminaire de projet -

Délibération du Conseil du Trésor n° 806103 du 15 juillet 1987.

Étapes Importantes:

Dates

- Ajudication du marché de définition (Conception) le 27 novembre 1987
- Présentation de la conception détaillée de d'entrepreneur à l'approbation du gouvernement août 1988

Résumé des Coûts: À l'heure actuelle, le coût total de la portion du dessin du projet est estimé à 13,8 millions de dollars.

Budget des Besoins des années futures			
Coût Total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars, 1988	1988-89 dépenses	1988-89 dépenses
(en milliers de dollars)	Estimatif courant	Jusqu'au 31 mars, 1988	1988-89 dépenses
Brise-glass polaire de classe 8	13 800	7 600	6 200
			-

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations
- Administration du Ministère

(en milliers de dollars)				
Besoins	Budget	Dépenses	Coût total	Coût total
des	des	prévues	estimatif	précédent
années	dépenses*	Jusqu'au	courant	31 mars 1988
futures	1988-1989	1988		

PERSONNEL

NOUVELLE-ÉCOSSE

Sydney-

Garde côtière canadienne
Collège
Construction d'un
hangar pour embarcations
et d'un atelier

9 894

10 523

10 523

-

-

Agrandissement du
collège

14 685

13 773

13 773

-

-

* Des grands projets d'immobilisations pour l'Administration du Ministère seront complétés en 1987-1988.

**Explication de changements majeurs – coût total estimatif précédent
versus courant – Gestion des aéroports**

(En milliers de dollars)	Coût total	Coût total	De la	Page	Projet
Estimatif	Estimatif	Estimatif	Augmentation/	précédent	(Diminution)
1. Ottawa – Programme CFR.	32 076	27 116	(4 960)		
Les soumissions reçues pour la					
fourniture de 68 véhicules étaient					
inférieures de 15 % à nos estimations.					
2. St. John's – Réparer l'aire de trafic et					
les voies de circulation dans les zones					
d'aviation générale.					
(Voir ci-dessous)					
3-34	3 542	1 710	(1 832)		
3. St. John's – Remettre à neuf la piste					
02-020 et les voies de circulation F et D.	6 180	2 457	(3 723)		
Les propositions présentées dans une même					
soumission pour les deux projets ont					
permis de réduire le coût global. Aussi					
il y a eu une nette réduction du volume de					
travail calculé selon des prix unitaires,					
en raison d'une décision de remettre à					
plus tard les importants travaux de					
terrassament et les changements d'incli-					
naison à faire en vue d'une future zone					
de fret. Les fonds alloués pour les					
dépenses éventuelles dans l'estimation					
n'ont pas été utilisées.					
4. Sept-Îles – Réparer les conduits					
de drainage.					
Le coût estimatif initial incluait des	2 044	995	(1 049)		
sommes réservées pour d'autres travaux qui					
sont maintenant reportés à plus tard.					
5. Thompson – Aménager le côté nord.	5 049	2 793	(2 256)		
Le projet d'aménagement du côté nord a					
été modifié en vue d'éliminer la caserne					
de pompiers et les travaux correspondants.					
6. Lac Laronge – Construire l'aérogare					
et les installations des Services					
d'information de vol.	2 894	1 645	(1 249)		
Le coût estimatif initial incluait la					
la portion du projet liée à					
l'aviation. Le coût estimatif courant					
concerne la portion qui intéresse le					
Groupe de gestion seulement.					

(Renseignements supplémentaires) 3-41

Gestion des aéroports (fin)

3-40 (Transports Canada)

(Renseignements supplémentaires) 3-39

(en milliers de dollars)		Colombie-Britannique (suite)		Aéroports Financés par l'Etat (suite)	
Coût total	Coût total	Coût total	Coût total	Budget des dépenses	Prévisions des dépenses
estimatif	estimatif	estimatif	estimatif	1988-1989	1988-1989
précédent	courant	précédent	courant	jusqu'au 31 mars 1988	ansées futures
400	150	250	-	200	-
Reparar la route d'accès principale.....					
Smithers -					
Rénover l'aérogare.....					
Terrace -					
Aggrandir et modifier l'aérogare.....					
964	532	432	-		
Construire une caserne de pompiers et un garage attenant.....					
2 879	209	2 670	-		
Reparar les routes de l'aérogare.....					
992	621	371	-		
Bureau régional -					
Étudier les installations					
900	600	300	-		
Étudier les cartes.....					
900	300	300	-		
Accès libre.....					
Victoria -					
Installer un équipement de sécurité.....					
1 500	500	1 000	-		
Remplacer le conduit principal du camp est.					
492	300	192	-		
Raccorder l'aéroport à la conduite princ-					
318	300	18	-		
district régional.....					
Construire des déversoirs.....					
800	400	400	-		
Williams Lake -					
Rénover l'aérogare.....					
400	300	100	-		
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Frobisher (Igait) -					
Remplacer le générateur électrique d'urgence du centre de commande d'éclairage de piste.					
289	-	289	-		
Hay River -					
Remettre à neuf la piste 13-31.....					
419	176	243	-		
Inuvik -					
Remplacer les régulateurs d'éclairage.....					
1 077		37			
1 077		24			
1 077		1 016			

Gestion des aéroports (suite)

Besoins
 des
 années
 futures

AEROPORTS FINANCES PAR L'ETAT (suite)

COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)

-	1 083	5 387	6 470	6 469	Fort St. John - Réfection côté ville.....
-					Remplacer les feux
-					d'approche de haute
-	423	16	439	439	intensité.....
-					Construire un nouveau
-					centre de commande
-	1 145	364	1 509	1 281	Kanlloops - d'éclairage de piste...
-					Rénover le secteur sud...
-	74	413	487		Rénover la caserne de
-					pompiers et le garage
-					d'entretien.....
-	255	30	285		Kelowna -
-					Améliorer le côté ville..
-	360	40	400		Remplacer le réservoir
-					et la pompe à incendie.
-	375	25	400		Nanaimo -
-					Construire un parc de
-					stationnement attenant
-					à l'aérogare.....
-	2 200	100	2 300		Réparer le réseau
-					d'évacuation des eaux
-					de pluie.....
-	375	25	400		Penticton -
-					Remplacer la caserne de
-					pompiers.....
-	1 237	50	1 287		Remettre en état les
-					routes et le parc de
-	647	53	700		Port Hardy -
-					stationnement.....
-					Améliorer le réseau
-					d'évacuation des
-					eaux de pluie.....
-	340	60	400		Prince George -
-					Repaver la piste 15-31 et
-					les aires de trafic....
-	2 396	75	2 471		Remplacer le balisage
-					luminieux de la
-					piste 06-24.....
-	143	301	444		Rénover le garage
-					d'entretien.....
-	811	50	861		

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations -
Gestion des aéroports (suite)

(en milliers de dollars)		Coût total	estimatif	estimatif	Coût total	Dépenses	Budget	des	dépenses	1988-1989	31 mars 1988	jusqu'au	des	années	futures

AÉROPORTS FINANCES PAR L'ÉTAT (suite)

ALBERTA (suite)

Lethbridge -	Rénover le réseau d'appro-	-	377	24	353	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Peace River -	visionnement en eau....	-				-									
Construire une caserne de	pompiers.....	-	1 250	70	1 180	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Springbank -	Repaver la piste 16-34,	-				-									
Villeneuve -	l'aire de trafic et les	-	291	-	291	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Repaver la piste 08-26,	les voies de circula-	-				-									
tion et l'aire de	trafic.....	-	1 076	35	1 041	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Asphalter la route	d'accès principale.....	-	369	-	369	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE															
Abbotsford -	Construire un édifice	-	1 500	50	1 450	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
commercial public	Construire un immeuble	-				-									
abritant divers	Castlegar -	-	2 854	815	2 039	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
services.....	Agrandir l'aérogare.....	-	2 308	2 156	152	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Granbrook -	Remettre en état le	-				-									
réseau d'approvisi-	nement en eau.....	-	533	305	228	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fort Nelson -	Remplacer le réseau	-				-									
d'approvisionnement en	eau et le réseau de	-				-									
distribution d'eau.....		944	904	677	227	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(Renseignements supplémentaires) 3-37

Gestion des aéroports (suite)

(en milliers de dollars)		Coût total	Coût total	Dépenses	Budget	Besoins
		estimatif	estimatif	prévues	des	des
	précédent	courant	jusqu'au	dépenses	années	années
			31 mars 1988	1988-1989	1988-1989	1988-1989

AEROPORTS FINANCES PAR L'ETAT (suite)

ONTARIO (suite)

— uopuo7

Raccordement au système
d'aqueduc municipal et
amélioration du réseau
de distribution d'eau.
Toronto Island -

Toronto Island -

Améliorer les services
publics et le système
de drainage.....
Améliorer les
canalisations d'eau....

MANITOBA

Thompson -

- 5. Aménager le côté nord...
- Améliorer les réseaux
- d'égouts et de distri-
- bution d'eau.....
- Réparer la piste 05-23...

SASKATCHEWAN

6. Lac la Ronge -

Construire l'aérogare et
la station d'information
de vol
Regina -
Remettre à neuf la piste
08-26 et le circuit
d'éclairage.....

ALBERTA

Grande Prairie -

Construire une nouvelle route d'accès.....
Remplacer le régulateur d'éclairage d'aérodrome.....

5. et 6. Voir page 3-41 pour l'explication des variations

(en milliers de dollars)			
Coût total	Coût total	Dépenses	Budget
estimatif	estimatif	prévues	des
précédent	courant	jusqu'au	dépenses
		31 mars 1988	1988-1989
			années futures

(Renseignements supplémentaires) 3-35

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations -
Gestion des aéroports (suite)

Besoins	Budget	Despenses	Coût total	Coût total	estimatif	précédent	Coût total	estimatif	jusqu'au	despenses	années	futures
		prévues	estimatif	courant					31 mars 1988	1988-1989		

PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)

COLUMBIE-BRITANNIQUE

Aéroport international de Vancouver

-	896	50	946		Remplacer/améliorer l'éclairage des chemins McCosachie et Miller...	-	946				-	
-					Aménager un parc de stationnement payant et un hôtel	-	403			403	-	
-	403	-			Aménager la zone princ- pale de l'aérogare.....	-	4 030			877	3 153	
-					Refaire l'aire de trafic 2 est.....	-	697			697	-	
-	697	-			Réparer les rampes d'accès à l'aérogare...	-	740			740	-	
-	740	-			Modifier l'aérogare pour les compagnies aériennes régionales.....	-	950			450	500	
-					Installer une conduite d'eau pour le raccorde- ment avec l'aérogare	-						
-					au sud.....	-	578		27	551	-	
-					Planifier le projet d'agrandissement de l'aérogare.....	-				553	889	

AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT

TERRE-NEUVE

Gander -

-					Remplacer l'usine de traitement des eaux d'égout.....	-	998			460	-	
-	460	538	998	3 104	Réparer la piste 13-31... Saint-Jean (I.-M.) -	-				3 104	-	
-					2. Asphalter l'aire de trafic et les voies de circulation de l'aviation générale....	-	3 542		1 710	310	-	
-	310	1 400	1 710		3. Remettre en état la piste 02-20 et les voies de circulation	-				650	-	
-	650	1 807	2 457	6 180	F et D.....	-						

2. et 3. Voir page 3-41 pour l'explication des variations

Gestion des aéroports (suite)

des
années
futures

MANITOBA (suite)

Aéroport international de Winnipeg (suite)

Enlever l'amiante de	5 814	5 600	86	1 187	4 327
l'immeuble administra-					
tif.....					
Modifier la route de					
l'aérogare.....	5 387	5 387	3 400	1 987	
Caméras de sécurité.....	-	505	400	105	
Asphalter la piste 18-36.	-	6 411	30	6 381	-

Aéroport international de Calgary

et les salles d'attente de la zone internationale.....	-	1 786	931	855	-
Assigner de nouveaux locaux pour les concessions	-	739	575	164	-
Remettre à neuf les voies de circulation.....	-	890	-	890	-
Réparer le stationnement, les rampes en spirale et la voie à la zone des départs.....	-	4 535	-	258	4 277
Modifier les portes d'accès à la zone réglementée.....	-	301	-	301	-

Aéroport international d'Edmonton

commande d'éclairage...	2 460	1 572	738	834	-
Asphalter la piste 11-29.	-	1 641	50	1 591	-
Installer l'appareil de					
transport vertical.....	-	824	40	784	-
Enlever l'amiante et					
remettre à neuf les					
planchers.....	-	1 920	90	848	982
Asphalter le parc de					
stationnement prin-					
cipal.....	-	295	-	14	281

Gestion des aéroports (suite)

(en milliers de dollars)			
Coût total	Coût total	Dépenses	Budget
estimatif	estimatif	prévues	des
précédent	courant	jusqu'au	dépenses
		31 mars 1988	1988-1989
			années futures

PRINCIPAUX AEROPORTS FEDERAUX (suite)

ONTARIO (suite)

Aéroport international Lester B. Pearson (suite)

-				Réparer les faux joints du stationnement de l'aéroport 2.....	-	627	237	390	-
-				Rempiaçer la clôture principale de sécurité.....	-	701	-	701	-
-				Rempiaçer les dalles de l'aire de trafic.....	-	8 233	-	1 329	6 904
-				Remplacer/améliorer les groupes électrogènes à coupures de la tour de contrôle.....	-	1 165	-	1 165	-
-				Réparer les câbles d'éclairage d'aérodrome étape II.....	-	1 556	-	1 556	-
-				Modifier la centrale électrique.....	-	1 079	107	424	548
-				Enlever l'amiante dans la passerelle de visite de l'aéroport 2.....	-	800	-	800	-
-				Remettre à neuf les ponts et les murs de soutènement.....	-	733	-	733	-
-				Réparer les zones d'inclinaison des pistes 06L-24R/06R-24L.	-	3 353	-	2 336	1 017
-				Acheter/remplacer l'équipement de détection utilisé pour les passagers.....	-	1 683	-	1 683	-
-				Construire une route d'accès à la zone 3....	-	950	-	950	-
-				Améliorer l'appareil de transport vertical.....	-	831	-	831	-
MANITOBA									
Aéroport international de Winnipeg									
-				Modifier l'aérogare.....	32 348	32 052	31 752	300	-
-				Reconstruire l'aire de trafic I.....	7 101	7 101	5 101	2 000	-

3-32 (Transports Canada)

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations -
Gestion des aéroports (suite)

Coût total	Coût total	Coût total	Dépenses	Budget	(en milliers de dollars)	
					des besoins	des années futures
estimatif	estimatif	estimatif	prévues	dépenses	1988-1989	31 mars 1988
précédent	courant	jusqu'au	1988-1989	futures		

PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)

ONTARIO (suite)

Aéroport international d'Ottawa (suite)

Rénover les chaussées côté piste du secteur nord.	-	1 166	33	1 133	-	-
Rénover le système de drainage du secteur nord.	-	879	64	815	-	-
Agrandir le secteur nord de l'aviation générale	-	678	55	623	-	-
Améliorer le réseau d'évacuation des eaux de pluie.	-	2 468	1 120	1 348	-	-
Remplacer la toiture des édifices T49 et T51.	-	418	39	379	-	-
Réasphalter les chaussées et le parc de stationnement auxiliaire.	-	873	-	59	814	-
Remplacer la toiture de quinze bâtiments.	-	676	-	20	656	-

Aéroport international Lester B. Pearson

Modifier la jettée de l'aéroport.	4 469	4 065	3 708	357	-	-
Modifier les installations de pré-contrôle des E-U à l'aéroport.	6 359	5 741	3 533	1 175	1 033	-
Rénover la structure de stationnement de l'aéroport.	-	6 716	1 594	4 838	284	-
Améliorer le système de gestion de l'entretien de l'aéroport.	-	1 054	554	500	-	-
Installer des indicateurs de pente.	-	427	-	427	-	-
Aménager une sortie sur la piste 24L.	-	2 444	-	187	2 257	-
Remplacer les tapis de l'aéroport 2.	676	563	294	38	231	-

(Renseignements supplémentaires) 3-31

**Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations -
Gestion des aéroports (suite)**

(en milliers de dollars)				
Coût total	Coût total	estimatif	estimatif	précédent
Coût total	estimatif	courant	jusqu'au	31 mars 1988
Dépenses	prévues	des	dépendances	1988-1989
Budget	des	années	des	futurs
Besoins	des	années	des	futurs

PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)

QUÉBEC (suite)

Aéroport international de Montréal (Mirabel) (suite)

Améliorer le système	-	732	711	21	-
FIDS.....	-	-	-	-	-
Aménager le terrain	-	976	-	158	818
d'aviation.....	-	-	-	-	-

Aéroport international de Montréal (Dorval)

Réparer le balisage	-	1 384	400	984	-
lumineux des aires de	-	-	-	-	-
mouvement.....	-	-	-	-	-
Remplacer les convoyeurs	-	5 884	-	257	5 627
à bagages.....	-	-	-	-	-
Réfection de l'aire de	-	12 305	-	6 586	5 719
trafic.....	-	-	-	-	-
Modifier 8 fosses d'entretien	-	346	-	346	-
aux extrémités des	-	-	-	-	-
trottoirs mécaniques..	-	403	-	36	367
Construire une voie de	-	-	-	-	-
service.....	-	-	-	-	-
Installer 26 régulateurs/	-	860	-	114	-
panneaux de contrôle..	-	-	-	-	-
Moderniser les	-	358	-	358	-
ascenseurs.....	-	-	-	-	-
Décentraliser l'installation	-	1 338	-	814	524
de chauffage.....	-	-	-	-	-
Construire une caserne	-	2 507	-	206	2 301
de pompes.....	-	-	-	-	-
Réparer la toiture	-	1 245	-	1 245	-
Étape II.....	-	-	-	-	-
Remettre à neuf les voies	-	2 743	-	170	2 573
de circulation.....	-	-	-	-	-

ONTARIO

Aéroport international d'Ottawa

Construire un nouveau	-	2 797	2 297	500	-
centre de commande	-	-	-	-	-
d'éclairage.....	-	-	-	-	-
Remplacer et éclairer	-	866	56	810	-
les indicateurs de	-	-	-	-	-
Piste.....	-	-	-	-	-

(Renseignements supplémentaires) 3-29

	Cout total	Cout total	estimatif	prévu	Budget des dépenses	en milliers de dollars)
31 mars 1988					dépenses jusqu'au 31 mars 1988	
1988-1989					dépenses futures	

GROUPE DE GESTION DES AEROPORTS		SERVICE CENTRAL D'APPROVISIONNEMENT		Administration centrale - Ottawa	
2 480	3 247	1 470	7 197	-	Souffleuses.....
2 450	2 986	332	5 768	-	Réparer les balayuses de
1 189	1 128	1 069	3 386	2 694	1. Pistes.....
					Programme de mise en oeuvre
	2 517	24 599	27 116	32 076	des Services CFR.....
-					Travaux de modification à
					divers aéroports dans
					le cadre du programme de
-	995	3 980	4 975	4 975	gestion de l'énergie...
					Remplacer et installer
					des groupes électro-
					gènes à coupures à
5 101	5 435	804	11 340	11 330	divers aéroports.....
PRINCIPAUX AEROPORTS FEDERAUX					
NOUVELLE-ECOSSE					
Aéroport international de Halifax					
797	2 657	3 682	7 136	7 136	Installer un appareil de
					climatisation.....
					Prolonger au sud l'aire
-	1 362	15	1 377	-	de trafic.....
-	1 383	-	1 383	-	Remettre à neuf la voie
					de circulation A.....
					Construire une berme
-	455	-	455	-	le long de la clôture
1 741	274	-	2 015	-	de sécurité.....
					Rénover la chaufferie...
QUEBEC					
Aéroport international de Montréal (Mirabel)					
-	969	1 775	2 744	2 151	Réparer la toiture.....
					Réparation majeure de la
1 023	997	1 773	3 793	3 793	toiture - étape II.....
					Réparer les égouts
-	120	393	513	513	souterrains.....

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (Fin)

(en milliers de dollars)				
Besoins	Budget	des dépenses	Coût total	précédent
des années	1988-1989	jusqu'au	estimatif	courant
futures		31 mars 1988		

SERVICES DE VOL (suite)

Administration centrale Ottawa (suite)-

Remplacemnt la toiture du hangar des services de vol et travaux connexes.....	-	1 482	113	1 369	50	162
Automatisation des bureaux....	-	412	200			

NOUVEAU-BRUNSWICK

Moncton -

Remplacemnt des portes principales du hangar des services de vol.....	-	501	40	461	-	
---	---	-----	----	-----	---	--

DIRECTION ET ADMINISTRATION

Administration centrale - Ottawa

Amueblement de bureaux et programme de maintenance et d'amélioration de l'équipement EDP.....	-	1 906	406	250	1 250	
---	---	-------	-----	-----	-------	--

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Aviation

(en milliers de dollars)		Coût total	De la Page	estimatif	estimatif	Coût total
Projet			précédent	courant	Augmentation/Diminution)	

1. Ottawa - Émetteurs - récepteurs VHF mobiles 3-16 7 932 12 773 4 841

Un plus grand nombre d'appareils doivent être achetés à la suite de la mise sur pied d'un cycle de vie complet selon lequel les dépenses relatives aux radios sont réparties sur une période de huit ans.

2. Ottawa - Radiogoniomètre VHF pour aides à la navigation 3-16 3 093 4 715 1 622

La mise en oeuvre du projet a été retardée par la rationalisation des besoins opérationnels, ce qui a eu pour effet de diminuer le nombre de systèmes qui seront achetés à un coût plus élevé. En outre, le retard entraîne une hausse des coûts de l'équipement et des composantes en raison de l'inflation.

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)			
Besoins	Budget	Dépenses	Cout total
des	des	prévues	Cout total
années	dépenses	jusqu'au	estimatif
futures	1988-1989	31 mars 1988	courant

SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE (suite)

TERRITOIRES DU NORD-OUEST (suite)

Pangnirtung -			
Réaménagement & relocalisation			
du NDB.....	375	-	375
Yellowknife -			
Rénovation de la tour			
de contrôle.....	186	35	332

REGLEMENTATION AERIENNE

QUÉBEC

Bureau régional de Québec -			
Acquisition et remplacement			
de mobilier de bureau.....	48	65	288

ONTARIO

Bureau régional de Toronto -			
Remplacer les véhicules.....	122	127	724

COLOMBIE BRITANNIQUE

Bureau régional de Vancouver -			
Achat du système de			
micro-ordinateur.....	60	162	402

ANALYSE ET PROMOTION DE LA SÉCURITÉ AERIENNE

Administration centrale - Ottawa			
Micro-ordinateur de soutien à			
la sécurité aérienne.....	50	-	350
Sécurité aérienne vidéo.....	161		483

SERVICES DE VOL

Administration centrale - Ottawa			
Modernisation obligatoire et			
amélioration de la flotte			
des aéronefs.....	137	248	675

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)				
Besoins	Budget	dépenses des années futures	Cout total	estimation
			prévu	estimation
			31 mars 1988	1988-1989

SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE (suite)

ALBERTA (suite)

Lethbridge -	Installation commutateur	modulaire de communications	aéronautiques (MACS) -	FSS TWR.....	Lloydminster -	VHF/DF pour la station	d'information de vol.....	-	482	-	451	31	296	-
Springbank -	Une station d'information de	vol à titre provisoire.....	699	726	430	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dawson Creek -	Rénovation de la FSS.....	1 642	1 825	257	1 337	231	Port Hardy -	Déménagement de la FSS.....	927	1 141	1 074	67	-	-
Priceton -	Remplacemement VOR à tubes	par un à semi-conducteurs...	-	591	-	485	Smithers -	Déménagement de la FSS.....	-	1 244	-	1 194	50	-
Terrace -	Construction d'un nouveau	plancher pour la FSS.....	1 400	1 565	1 296	-	Bureau régional de Vancouver -	Zonage de l'aéroport.....	-	797	305	159	333	-
Victoria -	Achat, d'équipement et de	composants électroniques...	-	398	258	-	Victoria -	Agrandissement de la tour	de contrôle.....	3 125	1 105	2 000	20	-
Remplacemement du ILS.....	-	-	-	842	376	-	2 000	466	-	-	-	-	-	-

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Cambridge Bay -	VHF-DF pour la station	d'information de vol.....	298	303	-	136	167	Clyde River -	Réaménagement du NDB.....	-	477	-	59	418	-
Coral Harbour -	Construction d'un abri	pour les passagers - CARS...	-	429	90	339	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(Renseignements supplémentaires) 3-25

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

Besoins	Budget	(en milliers de dollars)		
		Dépenses	Coût total	Coût total
des	des	prévues	estimatif	précédent
années	dépenses	jusqu'au	courant	futures
	1988-1989	31 mars 1988		

SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE (suite)

ALBERTA

Calgary -

Installation d'un ASDE...	2 862	2 881	2 866	15	-
Relocalisation VORTAC sur le site aéroportuaire et remplacer l'équipement..	1 175	1 193	-	56	1 137
Construction de la tour de contrôle de l'immuable des opérations aériennes	16 341	16 387	7 843	6 978	1 566
Regroupement des installations de communications.....	314	314	100	192	22
Edmonton -					
Déménagement du VORTAC sur le site aéroportuaire et remplacement de l'équipement.....	1 269	1 305	-	71	1 234
Bureau régional d'Edmonton - Etudes d'ingénierie et arpentage - Nord.....	-	288	-	43	245
Remplacemnt de l'équipement d'essai.....	-	761	112	153	496
Remplacemnt des véhicules légers.....	-	435	132	101	202
Amélioration et agrandissement des installations électroniques.....	-	570	63	155	352
Remplacemnt des véhicules légers.....	-	736	152	146	438
Articles pour ACC et tour Achat d'équipement électronique.....	-	384	116	82	186
Amélioration et agrandissement des installations électroniques.....	-	571	120	138	313
Amélioration des bâtiments ANS à emplacements divers...	-	916	366	173	377
Réglementation du zonage officiel et sa publication	-	307	157	75	75
Remplacemnt de l'équipement de communication HF.....	1 066	380	333	47	-

7. Voir page 3-28 pour l'explication de variation

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

Dépenses	Coût total	Coût total	estimatif	courant	31 mars 1988	dépendances	des	années	futurs

(en milliers de dollars)

SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE (suite)

MANITOBA (suite)

Aménagement d'un nouveau centre de contrôle.....	27 095	27 043	25 616	1 427	-	3 400	-	-	-
6. Reconstruction la tour de contrôle aérienne.....	6 303	3 801	144	257	-	-	-	-	-

Bureau régional de Winnipeg -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
sélection des sites pour les pièces de rechange et accessoires électroniques.....	-	330	79	44	207	-	-	-	-
Articles supplémentaires pour les tours de contrôle, IFR & TCU.....	-	267	90	32	145	-	-	-	-
Enquête scientifique et dégagement d'emplacement	-	498	92	71	335	-	-	-	-

Installation et remplacement des pièces électroniques, les accessoires.....	-	953	227	127	599	-	-	-	-
Pourvoir les aéroports d'UHF.....	-	483	133	61	289	-	-	-	-

Modifications et augmentations de l'équipement aux installations radio aéronautiques et aux installations de la navigation aérienne	-	888	212	119	557	-	-	-	-
Le programme de remplacement de véhicules de ATS.....	-	253	20	105	128	-	-	-	-

Etudes de zonage et de planification.....	-	642	340	147	155	-	-	-	-
---	---	-----	-----	-----	-----	---	---	---	---

SASKATCHEWAN

Bradyview -	-	627	6	-	621	-	-	-	-
Régina -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Remplacemement du VORTAC de Lumsden.....	-	517	-	412	105	-	-	-	-

Saskatoon -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Remplacer et Resituer le VORTAC.....	-	470	432	38	-	-	-	-	-
Swift Current -	-	274	1	6	267	-	-	-	-

Yorkton -	-	574	9	-	565	-	-	-	-
Remplacemement du VORTAC.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-

6. Voir page 3-28 pour l'explication de variation

(Renseignements supplémentaires) 3-23

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

Besoins	Budget	Dépenses	(en milliers de dollars)		
			Coût total	estimatif	précédent
des	des	1988-1989	Coût total	estimatif	précédent
années	années	1988-1989	jusqu'au	31 mars 1988	31 mars 1988
futures	futures	1988-1989	1988-1989	1988-1989	1988-1989

SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE (suite)

ONTARIO (suite)

Toronto Island -					
Installation du MLS et les					
structures de support...	6 510	6 510	4 199	2 311	-
Bureau régional de Toronto -					
Achat des outils nouveaux					
et de rechange.....	-	284	60	34	190
Achat de VHF/AM émetteurs -					
récepteurs nouveaux et de					
rechange.....	-	643	279	57	307
Achat d'équipement					
électronique.....	-	522	135	60	327
Achat de divers équipements					
pour le ATS.....	-	662	187	140	335
Achat de divers équipements					
électroniques de contrôle					
pour le ATS.....	-	409	139	80	190
5. Waterloo-Wellington -					
Installation du ILS;					
piste 25.....	1 460	1 986	724	1 262	-
Installation du PAL télé-					
commandé à Toronto.....	-	363	182	181	-
Mawa -					
Installation du VHF/DF...	-	397	-	146	251
MANITOBA					
Brandon -					
Remplacement du VORTAC...	-	592	-	489	103
Dauphin -					
Remplacement du bâtiment					
ATB/OPS et fournir les					
mécanismes du support...	2 058	2 118	-	850	1 268
Gilliam -					
Emplacement du RFSS.....	-	335	-	18	317
God's Lake -					
Emplacement du NDB.....	274	294	80	214	-
Langruth -					
Remplacement du VORTAC...	-	520	-	413	107
St. Andrews -					
Emplacement du VORTAC...	-	303	-	6	297

5. Voir page 3-28 pour l'explication de variation

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)				
Besoins	Budget	Dépenses	Coût total	Coût total
des	des	prévues	estimatif	précédent
années	dépenses	jusqu'au	courant	
futures	1988-1989	31 mars 1988		

SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE (suite)

ONTARIO (suite)

85	50	482	617	-	Installation d'un VORTAC.	Campbellford -
238	-	48	286	-	Installation d'un NDB....	Carp -
-	21	304	325	480	Installation d'un NDB....	Cat Lake -
-	-	-	-	-	Installation d'un NDB....	Fort Hope -
97	132	234	463	457	Installation d'un NDB....	Kapuskasung -
1 083	1	1	1 085	1 253	Installation d'un VOR, restituer un DME.....	Kingston -
693	53	55	801	-	Amélioration d'un ILS....	Kleinburg -
398	-	1	399	-	Achat de droits de passage pour le site VOR.....	London -
811	1	59	871	871	Remplacement du VORTAC à lampes avec équipement à semi-conducteurs.....	Ottawa -
33	23	1 823	1 879	3 183	Installation d'un ASDE ..	4. Mettre en marche l'équipement BILCOM.....
-	128	187	315	-	Pickering -	Promulgation du plan de zonage enregistré.....
86	83	100	269	-	Sarnia -	Installation d'un ILS partiel sur la piste 32.
-	185	629	814	895	Smith Falls -	Remplacemnt du NDB.....
-	314	47	361	-	Toronto (P.I.A.) -	Modifier le plan de zonage enregistré, piste 06R-24L.....
-	588	279	867	367	Installation de deux systèmes RVR sur les pistes 24L et 33.....	Restituer l'aligement du centre de la piste 24L.
-	243	43	286	-	Remplacemnt de l'équipement de communication RATS....	Installer le troisième écran de RAD.....
143	80	1 206	1 429	-	Ajouter VIP/OIDS à RATS..	
-	418	5	423	-		

4. Voir page 3-28 pour l'explication de variation

(Renseignements supplémentaires) 3-21

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

Coût total	Coût total	Coût total	estimatif	courant	31 mars 1988	1988-1989	futurs
Besoins	Budget	Dépenses	des	prévues	jusqu'au	dépenses	années

SYSTEME DE NAVIGATION AERIEUNE (suite)

QUÉBEC (suite)

La Rive Nord -	1 083	916	237	238	441	-	
Parent -	-	575	28	547	-	-	
Bureau régional de Québec -	-	575	28	547	-	-	
Acheter/remplacer mobilier et équipement de bureau.....	-	540	100	105	335	-	
Fonds pour ACC et tours.....	-	597	218	119	260	-	
Réparations et installations d'urgence câbles de communications.....	-	342	104	56	182	-	
Acquisition terrains et/ou services projets divers.....	-	306	77	54	175	-	
Remplacements des émetteurs récepteurs HF. Remplacer tours, structures.....	-	708	84	337	287	-	
Remplacer trois systèmes d'enregistrement.....	-	471	146	77	248	-	
Roberval -	-	274	-	274	-	-	
Installation d'un LOC/DME.....	1 155	986	278	456	252	-	
Rouyn -	-	1 840	367	1 325	148	-	
Sept-Iles -	-	514	-	514	-	-	
Réaménagement du VOR.....	-	514	-	514	-	-	
Sherbrooke -	-	323	-	323	-	-	
St-Honore -	-	292	-	37	255	-	
Normalisation d'un NDB.....	-	292	-	37	255	-	
Tesijaq -	-	296	40	256	-	-	
Installation d'un NDB.....	-	296	40	256	-	-	
ONTARIO							
Bearskin Lake -	736	430	202	228	-	-	
Installation d'un NDB.....	-	484	-	11	473	-	
Butonville -	-	-	-	-	-	-	
Amélioration LOC/DME.....	-	-	-	-	-	-	

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)				
Besoins	Budget	Dépenses	Coût total	Coût total
des	des	prévues	estimatif	précédent
années	dépenses	jusqu'au	courant	estimatif
futures	1988-1989	31 mars 1988		

SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE (suite)

Nouveau Brunswick (suite)

Bureau régional de Moncton - (suite)

Modernisation des trans-	452	480	65	-
missomètres à tubes.....				
Remplacemnt des véhicules	-	643	275	57
Fonds pour Acc et tour...	-	891	417	237
Saint John -				
Construction de la tour	3 091	3 091	-	92
de contrôle.....				

QUÉBEC

Alma -	-	257	-	33	224
Normalisation d'un NDB...					
Baie-Comau -	-	298	-	298	-
Nouveau Centre d'entre-					
tien télécommunications.					
Bonaventure -	-	411	-	44	367
Installation d'un NDB...					
Chevery -	-	1 708	62	1 393	253
Installation d'un LOC/DME					
Havre St-Pierre -	-	985	299	462	224
Installation d'un LOC/DME	1 126	1 204	847	324	33
Kangisjuag -	-	461	-	461	-
Installation d'un NDB....					
Kuujuag -	-	792	143	649	-
Installation de la station					
satellite terrestre	-	305	-	305	-
privée (Skyswitch).....					
Mont Joli -	-	688	-	688	-
Installation d'un VHF-DF.					
Montreal -	-	132	210	146	740
Remplacemnt du VORTAC					
et installation -					
St-Eustache.....	-	3 676	757	1	2 918
Remplacemnt de la tour					
de contrôle.....	-	872	132	-	
Correction déficiences					
mécaniques - Bâtiment/	-	356	210	146	740
ACC.....					
Installation d'un DCPC...					

Aviation (suite)

(en milliers de dollars)			
Dépenses	Coût total	Coût total	Coût total
des	prévisions	estimatif	estimatif
Budget	jusqu'au	courant	précédent
des	31 mars 1988		
années	dépenses		
1988-1989	1988-1989		
futures			

SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE (suite)

TERRE-NEUVE

307	406	-	713	-	à lampes.....	Charlottetown - Remplacement du VOR/TAC
						ILE DU PRINCE EDOUARD
572	18	-	280	275	Installation d'un VHF/DF.	Wabush - remplacer un VOR.....
313	33	-	346	391	Déménagement du VOR/DME et contrôle régional.....	St. Anthony - Rénovation du centre de des opérations FSS.....
	697	2 685	3 382	3 382	Amélioration et automatisation	Gander - partie d'un ATB-ANS.....
732	381	-	1 113	-	Construction d'une nouvelle	Deer Lake -

NOUVELLE-ÉCOSSE

Halifax -	-	420	-	462	-	462
Continuation d'aide d'approche à la piste 15						
Sydney -						
Remplacemement du système de contrôle des communications.....						
	-	420	-	462	-	462

NOUVEAU-BRUNSWICK

1	-	325	40	45	325	Fonds préliminaires - ANS
	-	365	40	286	365	& Gander.....
	-					électroniques - Moncton
	-					gérant de fonctions
	-					de travail amélioré du
	-					installation d'un poste
	-	333	337	670	333	Bureau régional de Moncton -
	-					d'administration.....
	-					de vol et des bureaux
	-					de la station d'information
	-					Déménagement des opérations
	-	304	-	304	304	Frédéric -
	-					Installation d'un DME....
	-					Charlo -

3-18 (Transports Canada)

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)				
Besoins	Budget	Dépenses	Cout total	Cout total
des	des	prévues	estimatif	précédent
années	dépenses	jusqu'au	courant	estimatif
1988-1989	1988-1989	31 mars 1988	futures	futures

SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE (suite)

Administration centrale - Ottawa (suite)

Programme de remplacement des ILS à lampes Phase II.....	12 469	12 469	8 947	1 761	1 761
Aides de précision à l'approche et à l'atterrissage	960	960	736	224	-
Etudes de l'intégrité ILS..	489	489	361	128	-
Etudes d'ingénierie - aides à la navigation.....	-	535	132	-	403
Développement de l'équipement de précision DME.....	450	450	435	15	-
Bureau pour le projet du MLS (Système d'atterrissage micro-onde).....	2 760	2 922	2 910	12	-
Soutien de l'assurance de la qualité (QA) aux projets d'immobilisations.....	-	297	37	39	221
Contingences de télécommunications	-	635	85	87	463
Etudes d'ingénierie - Adaptation d'installations télécommunications louées à bail.....	-	448	94	53	301
Service d'entretien de module.....	-	539	129	60	350
Programme de modernisation des radars (RAMP).....	803 304	810 504	383 908	155 708	270 888
Programme de planification d'urgence.....	-	750	75	375	300
Système d'information de gestion d'inspection en vol	-	600	550	50	-
Projet de modernisation des systèmes de données de vol	3 000	3 000	3 000	-	-
Critères - Projet de modernisation des systèmes	2 488	2 488	1 806	682	-
Machinerie et équipement de bureau - plus de 500 \$....	-	478	81	53	344
Fournir et réparer des meubles et du mobilier....	-	772	185	87	500
Evaluation de l'approche à la maintenance et étudier le besoin/rôle de CPMS....	-	490	180	310	-
Installation combinée du service de navigation aérienne à Ottawa.....	-	51 359	4,890	16 991	29 478

3. Voir page 3-28 pour l'explication de variation

(Renseignements Supplémentaires) 3-17

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

Besoins	Budget	(en milliers de dollars)			
		Dépenses	Coût total prévues	estimatif	précédent
des	des	1988-1989	1988-1989	estimatif	précédent
années	années	1988-1989	1988-1989	estimatif	précédent
futures	futures	1988-1989	1988-1989	estimatif	précédent

SYSTEMES DE NAVIGATION AERIENNE (Suite)

Administration centrale - Ottawa (suite)

1. Émetteurs - récepteurs VHF	mobilités.....	7 932	12 773	-	3 156	9 617
Sécurité électronique	Études de l'ingénierie....	-	376	77	44	255
Développement des études	de l'ingénierie.....	-	674	84	89	501
Techniques de communication à	longue portée à l'Aviation	416	416	254	100	62
Système d'affichage multi-usages	civile.....	-	-	-	-	-
Système automatique d'observation	de la température (AWOS)...	-	951	20	796	135
Instruments de calage	altimétrique.....	953	953	72	292	589
Articles divers - en route	aides.....	-	674	76	70	528
Études d'ingénierie - en	route aides.....	-	493	54	63	376
2. Radiogoniomètre VHF aides à	la navigation.....	3 093	4 715	1 305	438	2 972
Acquisition des systèmes	VOR/DME.....	9 669	9 669	7 429	500	1 740
Acquisition en gros des	systèmes VOR/DME et des	43 010	43 010	2 769	7 500	32 741
équipements de support....	Coûts associés au programme	4 455	4 455	594	1 000	2 861
Acquisition en gros des	de remplacement des TACAN.	3 497	3 497	-	200	3 297
Remplacemement de	aides à la navigation.....	-	-	-	-	-
l'alimentation électronique	de secours.....	-	717	202	93	422
Équipement d'inspection....	Appareil de repérage d'avion	-	858	48	88	722
autonome.....	Équipement d'inspection	-	5 926	5 389	537	-
de vol.....	de vol.....	-	887	385	260	242
Acquisition de l'équipement	pour ILS.....	4 940	4 940	4 238	702	-
Programme de remplacement	des ILS à lampes.....	6 211	6 211	5 110	1 101	-

1. et 2. Voir page 3-27 pour l'explication des variations

Aviation (suite)

Coût total	Coût total	prévisions	des	des	Coût total	estimations	précédent	courant	31 mars 1988	1988-1989	années futures
		Depenses	Budget	Besoins							

SYSTEME DE NAVIGATION AERIENNE (suite)

Administration centrale (suite)					
Rehausser le poste de travail des gestionnaires de service (EDM).....	2 056	2 056	-		
Projet en cours : soutien du logiciel et du matériel du système national de traitement des données de vol	2 924	2 924	1 818	1 106	718
Imprimantes de fiche de données	1 818	1 818	-		
Projet en cours de soutien pour le logiciel et le matériel	1 818	1 818	-		
Pour 6 postes de travail du projet automatisé et radar	942	942	-		
Equipement automatisé et radar pour évaluation.....	540	540	-		
Traitement des données radar	270	270	-		
Etude d'emplacements de radar de détection.....	594	594	-		
Investigation de radar et de l'automatisation.....	754	754	-		
Etude de la mise à jour de radar.....	395	395	-		
Développement d'une base de données d'emplacements de radar.....	462	462	-		
Effectuer une étude de l'ingénierie.....	806	806	-		
Jets mineurs variés-MODS à configuration sur commande..	746	746	-		
Système intégré de contrôle des communications (ICCS) - support d'induction.....	982	982	-		
Communiqueur modulaire des communications aéronautiques (MACS).....	48 570	48 570	47 765	18 065	29 705
Achat de simulateurs de formation ICSS.....	7 407	7 407	-		
Enregistreur à bandes magnétiques multi-pistes....	625	625	625	613	12
Système de sûreté aéro-portuaire canadien (CASS)...	580	580	-		
Recherche et développement Systèmes de sûreté	3 923	3 923	-		
aéroportuaires.....	3 923	3 923	-		
des gestionnaires de service (EDM).....	2 056	2 056	-		
Projet en cours : soutien du logiciel et du matériel du système national de traitement des données de vol	2 924	2 924	1 818	1 106	718
Imprimantes de fiche de données	1 818	1 818	-		
Projet en cours de soutien pour le logiciel et le matériel	1 818	1 818	-		
Pour 6 postes de travail du projet automatisé et radar	942	942	-		
Equipement automatisé et radar pour évaluation.....	540	540	-		
Traitement des données radar	270	270	-		
Etude d'emplacements de radar de détection.....	594	594	-		
Investigation de radar et de l'automatisation.....	754	754	-		
Etude de la mise à jour de radar.....	395	395	-		
Développement d'une base de données d'emplacements de radar.....	462	462	-		
Effectuer une étude de l'ingénierie.....	806	806	-		
Jets mineurs variés-MODS à configuration sur commande..	746	746	-		
Système intégré de contrôle des communications (ICCS) - support d'induction.....	982	982	-		
Communiqueur modulaire des communications aéronautiques (MACS).....	48 570	48 570	47 765	18 065	29 705
Achat de simulateurs de formation ICSS.....	7 407	7 407	-		
Enregistreur à bandes magnétiques multi-pistes....	625	625	625	613	12
Système de sûreté aéro-portuaire canadien (CASS)...	580	580	-		
Recherche et développement Systèmes de sûreté	3 923	3 923	-		
aéroportuaires.....	3 923	3 923	-		

(Renseignements Supplémentaires) 3-15

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

Besoins	Budget	Dépenses	Coût total prévu	Coût total estimatif	Coût total estimatif jusqu'au 31 mars 1988	Dépenses 1988-1989	années futures

SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

Administration centrale - Ottawa

Service centrale d'approvisionnement:

Amélioration des services

météorologiques pour l'aviation

dans les Territoires du

Nord-Ouest et du Yukon.....

1 582

Développement scientifique;

ACC & TOURS.....

485

Etudes de travail et de coûts/

bénéfices d'exigences ATCOPS..

426

Etudes des éléments humains des

contrôleurs aériens.....

426

Achat de l'équipement automatisé

pour les services de contrôle

de la circulation aérienne....

285

Amélioration de RDPS au

Centre de Recherches &

Expérimentation.....

2 066

Entretien, majoration et

remplacement de l'équipement

automatisé.....

377

Achat d'un système pour le

mesurage de l'interférence....

279

L'équipement général pour le

laboratoire FESD.....

764

Redéveloppement du système de

distribution de fréquences....

365

Achat d'équipement d'essai

électromagnétique I/F.....

335

Fourniture des manuels

techniques de Telecom.....

393

ASDE Phase II.....

13 530

Majoration du système de

soutien du centre de

développement et d'entretien

(DMC).....

-

262

Groupes électrogènes sans

coupoles (UPU's).....

18 000

Programme d'évaluation

d'affichage de données de vol.

445

Système national de

traitement de données de vol...

7 724

L'automatisation des systèmes

de soutien.....

-

791

Modifications et majoration

du système GAATS.....

2 979

2 979

850

1 498

631

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

(en milliers de dollars)				
Besoins	Budget	Despenses	Coût total	Coût total
des	des	prévues	estimatif	précédent
années	1988-1989	1988-1989	31 mars 1988	précédent
futures				

Liste des abréviations et des acronymes utilisés dans l'énumération des projets:

ACC	Centre de contrôle régional	MLS	Système d'atterrissage micro-ondes
ASDE	Dispositif de détection de l'état des pistes	MODS	Modifications
ATB	Aérogare	NDB	Radophare non directionnel
ATB/OPS	Aérogare/Exploitation	P.I.A.	Station périphérique
ATCOPS	Exploitation du contrôle de la circulation aérienne	QA	Assurance de la qualité
ATC	Contrôle de la circulation aérienne	R	Droit (piste)
ATS	Servise de la circulation aérienne	RAMP	Le Programme de modernisation des radars
AWOS	Système d'observation météorologique automatisé	RATD	Affichage de la circulation aérienne régionale (simulateurs)
BILCOM	Projet de communications bilingues	RATS	Simulateur de la circulation aérienne régionale
CARS	Station radio d'aérodrome communautaire		
CASS	Système de sécurité des aéroports du Canada		
CPMS	Système de surveillance de la performance et du contrôle	RCO	Installation radio
DCPC	Communications directes Contrôleur-Pilote	R&D	Recherche et développement
DF	Radionomètre	RDPS	Système de traitement des données radar
DME	Équipement de mesure de distance	RFS	Station d'information de vol
DVOR	Radophare omnidirectionnel à très haute fréquence Doppler	RVR	Portée visuelle de piste
EDM	Poste de travail électronique pour gestionnaires de service	TACAN	Système de navigation aérienne tactique
EDP	Traitement électronique des données	TCU	Unité de contrôle terminale
EFD	Détection électronique magnétique	TELECOM	Télécommunications
EPA	Approbation effective de Projet	TWR	Tour de contrôle d'aéroport
FESD	Ingénierie des installations et mise au point des systèmes	UHF	Ultra hautes fréquences
FSS	Station d'information de vol	VIP/OIDS	Projection d'information/affichage d'information
GATS	Système automatisé des services de la circulation aérienne de Gander	VHF	Très haute fréquence
HF	Haute fréquence	VHF-AM	Très haute fréquence -
ICCC	Système intégré de contrôle et communications	VHF-DF	Très haute fréquence/Modulation d'amplitude
IF	Repère intermédiaire		Radionomètre
IFR	Règles de vol aux instruments	VOR	Radophare omnidirectionnel à très haute fréquence
ILS	Système d'atterrissage aux instruments	VOR/DME	Radophare VHF omnidirectionnel
JETS	Système en route-terminal conjoint		Équipement de mesure de distance
LOC/DME	Alignement de piste/Équipement de mesure Gauche (piste)		
MACS	Communicateur modulaire de communications de distance	VORTAC	VOR et TACAN co-implantés
MIDS	Système polyvalente de l'affichage aéronautiques		Appareil de vérification de réception

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent
versus courant - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)		Projet	Page	Coût total Estimatif précédent	Coût total Estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
3.	Modification - NGCC LOUIS S. SAINT-LAURENT	3-7	54 469	75 829	21 360	
	Le coût estimatif total					
	fourni auparavant était une					
	prévision budgétaire de					
	classe D; après révision,					
	cette prévision est passée à					
	la classe C, et les travaux					
	à effectuer ont été mis à					
	Jour.					
4.	Recherche et sauvetage en mer -	3-7	2 000	3 642	1 642	
	Prototype d'embarcation de					
	sauvetage inachèvement (ARUN)					
	L'augmentation de coût est					
	attribuable aux fluctuations					
	du taux de change et à					
	l'omission des droits de					
	douane et d'accise dans					
	l'estimation initiale.					
5.	Remplacemement des consoles de	3-9	2 504	3 810	1 306	
	communication à bord					
	L'augmentation des coûts de					
	ce projet découle					
	principalement d'un					
	rajustement à la classe des					
	prévisions budgétaires.					
6.	Programme d'automatisation des	3-9	7 087	12 144	5 057	
	phares					
	L'augmentation des coûts de					
	ce projet découle					
	principalement d'un					
	rajustement à la classe des					
	prévisions budgétaires.					
7.	Reconstruction du quai de la	3-10	15 023	4 863	(10 160)	
	Flotte à Argentinia					
	La diminution des coûts est					
	attribuable à une					
	modification de la portée					
	afin de traiter en priorité					
	la partie du projet qui porte					
	sur la sécurité.					
8.	Baie Comeau - Restauration du	3-11	10 050	11 978	1 928	
	havre					
	L'augmentation des coûts					
	relatifs à ce projet découle					
	principalement d'un					
	rajustement à la classe des					
	prévisions budgétaires.					

Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations –
Marine/Garde côtière canadienne (fin)

Projets	Coût total	Coût total	Coût total	Dépenses	Budget	Des besoins	(en milliers de dollars)	
							estimatif	précédent
				estimatif	précédent	des dépenses	jusqu'au	31 mars 1988
				des dépenses	prévues	des dépenses	1988-1989	futures

PLAN DE GESTION DES BIENS – HAVRES ET PORTS PUBLICS

QUÉBEC

Saint Augustin -	Reconstruction du quai ...	5 905	6 000	1 066	2 762	2 172	-	600
Matane -	Airé ouverte d'entreposage	4 616	3 816	3 226	590	-	-	600
Harrington Harbour -	Reconstruction du quai ...	1 512	1 512	70	842	600	-	600
Tête-à-la-Baleine -	Reconstruction du quai ...	4 475	4 475	198	980	3 297	-	600
Cap-aux-Meuves -	Reconstruction du quai ...	2 967	3 157	-	1 059	2 098	-	600
Les Méchins -	Reconstruction du quai ...	5 500	6 390	240	1 200	4 950	-	600
8. Baie Comeau -	Reconstruction du quai ...	10 050	11 978	270	175	11 533	-	600
St-Ignace-de-Loyola -	Restauration du havre ...	3 450	3 505	253	3 108	144	-	600
Paspébiac -	Reconstruction du quai ...	-	6 676	115	649	5 912	-	600
Reconstruction du quai ...								

8. Voir page 3-12 pour l'explication de variation

Explication de changements majeurs – coût total estimatif précédent
versus courant – Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)		Coût total	Estimatif	précédent	courant	(Diminution)
Projet		De la	Page			
		Coût total	Estimatif	Augmentation/		

1. Modification – NGCC SIMCOE	3-7	9 000	11 831	2 831		
L'augmentation des coûts relatifs à ce projet découle principalement d'une révision à la classe des prévisions budgétaires.						
2. Modification – NGCC JOHN CABOT	3-7	3 500	1 210	(2 290)		

La diminution du coût estimatif total actuel est attribuable à un changement de portée du projet à la suite de négociations avec Têleglobe Canada.

Marine/Garde côtière canadienne (suite)

(en milliers de dollars)	Cout total	Cout total estimatif	prévisions des dépenses	Budget	besoins des années futures
		courant	jusqu'au 31 mars 1988	dépenses 1988-1989	

PLAN DE GESTION DES BIENS - HAVRES ET PORTS PUBLICS

TERRE-NEUVE

ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD		1970		1971		1972	
Cornebrook -							
Terminal pour conteneurs .	-	17 000	100	7 000	9 900		
7. Argentina -							
Reconstruction du quai ...	15 023	4 863	1 163	3 700	-		
St. Lewis -							
Reconstruction du quai ...	1 403	1 758	58	1 700	-		
Black Tieble -							
Reconstruction du quai ...	1 278	1 458	955	503	-		
Goose Bay -							
Reconstruction du hangar .	2 784	3 100	427	1 002	1 671		
Long Pond -							
Réparation du quai	-	4 400	540	3 860	-		

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD

Aménagement du port et					
acquisition de					
Terrains PHASE I	8 534	3 747			
PHASE II	-	4 420			
		1 063			
		3 517			
		230			
		3 357			

NOUVELLE-ECOSSE

-	1 198	1 355	2 257	2 553	1 355	1 198
-	369	1 386	1 652	1 755	1 386	369
-	1 385	50	-	1 489	50	1 385

NOUVEAU-BRUNSWICK

Reconstruction du quai ...	-	1 489	50	1 385	54
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Sand Point - Quai en forme de "L" et un terrain auxiliaire ...	8 870	9 937	2 437	7 500	-

7. Voir page 3-12 pour l'explication de variation

Marine/Garde côtière canadienne (suite)

31 mars 1988 8861 1988-1989 futures

PLAN D'INVESTISSEMENT A LONG TERME DE LA GARDE COTIERE (suite)

Emplacements de relève VHF

Système de certification et d'examen automatisé
Plan d'immobilisation pour

5. et 6. Voir page 3-12 pour l'explication des variations

Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations -
Marine/Garde côtière canadienne (suite)

Coût total	Coût total	Coût total	Dépenses	Budget	(en milliers de dollars)	
					des besoins	des années futures
estimatif	estimatif	estimatif	prévues	des dépenses	1988-1989	1988-1989
précédent	courant	jusqu'au	31 mars 1988	1988-1989	1988-1989	1988-1989

PLAN D'INVESTISSEMENT À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE

TERRE-NEUVE

St. John's - Hangar d'hélicoptère - 2 334 - 1 535 799

Hopedale - Restauration des installations de communications 1 252 1 252 554 698 -

NOUVELLE-ÉCOSSE

Dartmouth - Défichage de terrains et aménagement d'un second accès 892 892 437 455 -

Sydney - Remplacement de la station réceptrice et construction d'un bureau pour opérations radio/entretien/TAM 1 212 1 323 1 294 29 -

Canso Canal - Dispositif d'assèchement 2 299 2 895 - 205 2 690

QUÉBEC

Réparation et remplacement des antennes du nord 999 999 237 478 284

Sorel - Reconstruction de l'atelier 5 451 5 451 3 308 2 143 -

Québec - Radar STM 6 666 6 649 3 083 3 566 -

Montréal - Radar STM - 9 515 - 360 9 155

ONTARIO

Alimentation électrique des phares 1 280 1 267 485 186 596

Marine/Garde côtière canadienne

en milliers de dollars)		Cout total	Cout total	estimatif	estimatif	prévues	Jusqu'au	dépenses	1988-1989	années futures
Besoins	Budget	Depenses	Cout total	estimatif	prévues	Jusqu'au	dépenses	1988-1989	années futures	

PLAN D'INVESTISSEMENT DE LA FLOTTE

ADMINISTRATION CENTRALE

Systèmes de navigation maritime

Grand projet de la	599 281	599 281	597 531	1 750	-
couronne					
Construction d'un navire	9 000	9 158	5 086	3 622	450
de classe 700					
Modifications	9 000	11 831	3 558	8 273	-
- NGCC Simcoe					
- NGCC Provo Wallis	12 700	12 700	-	1 000	11 700
- NGCC Tracy	-	8 751	2 553	6 198	-
Hélicoptère léger renoussé	49 400	49 400	-	1 000	48 400
Déglacage et opérations dans l'Arctique					

Déglaçage et opérations dans l'Arctique

Modifications	3 500	1 210	810	400	-
- NGCC John Cabot.....	54 469	75 829	1 068	23 496	51 265
- NGCC Louis St-Laurent...					
Recherche et sauvetage maritimes					

Recherche et sauvetage maritimes

Classe 600 (Remplacement Grenfell)	30 500	29 417	28 477	940	-
Classe 100 - Ville de Québec	1 305	931	911	20	-
Embarcation de R et S de prototype à redressement automatique (ARUN).....	2 000	3 642	1 672	1 910	60
Deux navires R et S de Classe 500	47 454	47 454	-	1 200	46 254
Classe 600 (Remplacement Darby)	-	53 000	-	1 000	52 000
Classe 600 - Conception .. ARUN (Remplacement Classe "S")	-	601	551	50	-
(anciennement remplacement du NGCC Spume)	3 990	3 178	263	2 915	-

1. à 4. Voir les pages 3- et 3- pour l'explication des variations

(Renseignements supplémentaires) 3-7

3. Dépenses en capital

Les dépenses en capital approuvées et des fonds renouvelables prévus de 708,1 millions de dollars en 1988-1989 comptent pour 29,4 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-6 ventile les dépenses en capital par activité.

Tableau 3-6: Ressources en capital par activité

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses		Prévu	
1988-1989		1987-1988	
		Réal	
		1986-1987	
		voir page	
		détails	
		Pour	
Politiques et Coordination*	1 252	1 139	359
Marine/Garde côtière canadienne	170 787	150 500	223 589
Aviation	321 751	215 000	210 620
Gestion des aéroports			
- fonds renouvelables**	101 178	101 700	84 373
- crédits votés	103 412	126 900	126 868
Surface*	204 590	228 600	211 241
	2 747	2 985	2 598
	6 968	10 614	15 625
Administration du Ministère			
			-
			3-42
Total du Ministère	708 095**	608 838	664 032

* Les ressources en capital pour l'Activité Politiques et Coordination sont

constituées surtout de mobilier de bureau, et pour l'Activités de la Surface, de

véhicules pour les essais. Aucun de ces postes pris individuellement n'est

supérieur à 250 000 \$. C'est pourquoi aucun détail n'est fourni pour ces projets.

** Les ressources en capital du fonds renouvelable sont des crédits statutaires et par

conséquent ne sont pas comprises dans les ressources en capital du crédit 5 à la

page 1-4, i.e. 606 917 000 \$.

Les tableaux 3-7 à 3-10 donnent, par activité, toutes les dépenses prévues pour des projets d'immobilisations dont le coût estimatif total est d'au moins 250 000 \$.

Pour mieux expliquer le Programme d'immobilisations de Transports Canada, les projets sont ventilés par sous-activité, par province et emplacement. Lorsque l'emplacement n'est pas inscrit en caractères gras le projet est de nature nationale, provinciale, ou régionale.

Les projets dont le coût estimatif total a varié à la hausse ou à la baisse de 20 % ou de 1,0 million de dollars (selon le plus important des deux) sont signalés par de petits chiffres arabes placés devant l'emplacement ou le sous-projet en cause à un emplacement donné. Des renvois indiquent où trouver de brèves explications de ces changements importants.

Se reporter à la page 3-43 pour obtenir des détails sur deux grands projets de la Couronne confiés à Transports Canada.

**Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations -
Marine/Garde côtière canadienne**

(en milliers de dollars)	Coût total	Coût total	Coût total	Coût total	Coût total
estimatif	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif	estimatif
précédent	précédent	précédent	précédent	précédent	précédent
courant	courant	courant	courant	courant	courant
jusqu'au	jusqu'au	jusqu'au	jusqu'au	jusqu'au	jusqu'au
31 mars 1988	31 mars 1988	31 mars 1988	31 mars 1988	31 mars 1988	31 mars 1988
1988-1989	1988-1989	1988-1989	1988-1989	1988-1989	1988-1989
des	des	des	des	des	des
années	années	années	années	années	années
futurs	futurs	futurs	futurs	futurs	futurs

PLAN D'INVESTISSEMENT DE LA FLOTTE
ADMINISTRATION CENTRALE

Systèmes de navigation maritime

Grand projet de la	599 281	599 281	597 531	1 750	-
Construction d'un navire					
de classe 700	9 000	9 158	5 086	3 622	450
Modifications					
1. - NGCC Simcoe	9 000	11 831	3 558	8 273	-
- NGCC Tracy	-	8 751	2 553	6 198	-
Hélicoptère léger rehausé	49 400	49 400	-	1 000	48 400
Dégelacage et opérations dans l'Arctique					
Modifications					
2.- NGCC John Cabot.....	3 500	1 210	810	400	-
3.- NGCC Louis St-Laurent...	54 469	75 829	1 068	23 496	51 265
Recherche et sauvetage maritimes					
Classe 600 (Remplacement	30 500	29 417	28 477	940	-
Grenfell)					
Classe 100 - Ville de					
québec	1 305	931	911	20	-
Embarcation de R et S de					
prototypage à redressement					
automatique (ARUN).....	2 000	3 642	1 672	1 910	60
Deux navires R et S de					
Classe 500	47 454	47 454	-	1 200	46 254
Classe 600 (Remplacement					
Darby)	-	53 000	-	1 000	52 000
Classe 600 - Conception ..	-	601	551	50	-
ARUN (Remplacement					
Classe "S")	3 990	3 178	263	2 915	-
(anciennement remplacement					
du NGCC Spume)					

1. à 4. Voir les pages 3- et 3- pour l'explication des variations

(Renseignements supplémentaires) 3-7

3. Dépenses en capital

Les dépenses en capital approuvées et des fonds renouvelables prévus de 708,1 millions de dollars en 1988-1989 comptent pour 29,4 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-6 ventile les dépenses en capital par activité.

Tableau 3-6: Ressources en capital par activité

	(en millions de dollars)		
	Budget des dépenses	Prévu	Réel
Pour détails voir page	1988-1989	1987-1988	1986-1987
Politiques et Coordination*	1 252	1 139	359
Marine/Garde côtière canadienne	170 787	150 500	223 589
Aviation	321 751	215 000	210 620
Gestion des aéroports			
- fonds renouvelables**	101 178	101 700	84 373
- crédits votés	103 412	126 900	126 868
Surface*	204 590	228 600	211 241
	2 747	2 985	2 598
	6 968	10 614	15 625
Administration du Ministère			
			3-42
Total du Ministère	708 095**	608 838	664 032

* Les ressources en capital pour l'Activité Politiques et Coordination sont constituées surtout de mobilier de bureau, et pour l'Activités de la Surface, de véhicules pour les essais. Aucun de ces postes pris individuellement n'est supérieur à 250 000 \$. C'est pourquoi aucun détail n'est fourni pour ces projets.

** Les ressources en capital du fonds renouvelable sont des crédits statutaires et par conséquent ne sont pas comprises dans les ressources en capital du crédit 5 à la page 1-4, i.e. 606 917 000 \$.

Les tableaux 3-7 à 3-10 donnent, par activité, toutes les dépenses prévues pour des projets d'immobilisations dont le coût estimatif total est d'au moins 250 000 \$.

Pour mieux expliquer le Programme d'immobilisations de Transports Canada, les projets sont ventilés par sous-activité, par province et emplacement. Lorsque l'emplacement n'est pas inscrit en caractères gras le projet est de nature nationale, provinciale, ou régionale.

Les projets dont le coût estimatif total a varié à la hausse ou à la baisse de 20 % ou de 1,0 million de dollars (selon le plus important des deux) sont signalés par de petits chiffres arabes placés devant l'emplacement ou le sous-projet en cause à un emplacement donné. Des renvois indiquent où trouver de brèves explications de ces changements importants.

Se reporter à la page 3-43 pour obtenir des détails sur deux grands projets de la Couronne confiés à Transports Canada.

Tableau 3-5: Détails des besoins en personnel (Suite)

Années-personnes autorisées	88-89	87-88	86-87	Echelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen 1988-1989
Technique					
Opérations des aéronefs	572	605	590	34 323- 63 173	52 599
Contrôle de la circulation aérienne	2 076	2 087	2 184	16 366- 68 637	53 836
Dessin et illustration	110	133	140	17 248- 44 693	33 172
Soutien de l'enseignement	1	3	3	11 844- 31 617	26 460
Electronique	1 653	1 738	1 683	18 337- 57 319	41 846
Genie et soutien scientifique	258	378	393	15 568- 56 395	40 405
Technique générale	832	833	866	14 009- 61 735	36 672
Photographie	2	3	2	19 071- 34 751	28 081
Opérations radio	1 205	1 001	1 219	16 481- 53 763	32 574
Officiers de navire	927	934	1 076	22 873- 61 052	34 924
Soutien des sciences sociales	71	67	39	14 009- 64 044	35 929
Inspection technique	514	496	508	14 009- 63 692	46 503
Soutien administratif					
Communications	57	63	33	17 034- 35 284	25 693
Traitement des données	76	69	56	14 912- 41 166	27 075
Commis aux écritures et aux règlements	2 059	2 063	2 017	14 338- 35 194	23 804
Mécanographie Secrétariat, sténographie, dactylographie	31	47	18	14 042- 28 019	21 210
Exploitation					
Pompiers	639	674	717	24 735- 47 490	33 778
Manoeuvres et hommes de métier	2 474	2 519	2 597	17 281- 43 181	28 393
Services divers	185	187	218	14 693- 44 350	25 458
Chauffage, force motrice et opération de machines fixes	111	122	146	20 996- 40 948	29 265
Gardiens de phare	334	352	400	17 777- 32 984	24 490
Equipages de navire	1 790	1 793	1 824	21 444- 33 288	24 646
Autres	221	427	362		

Note : Les colonnes des années-personnes présentent la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitements de chacun des groupes professionnels au 1^{er} octobre 1987. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

2. Besoins en personnel

Le tableau 3-4 ventile le nombre d'employés par activité et le tableau 3-5 montre les années-personnes et la provision pour le traitement moyen par catégorie. Les dépenses en personnel représentent 27,7 % des dépenses brutes totales du Programme.

Tableau 3-4: Besoins en années-personnes par activité

Budget des dépenses	Prévu	Réel
1988-1989	1987-1988	1986-1987

Politiques et Coordination	323	349	323
Marine/Garde côtière canadienne	6 169	6 160	6 184
Aviation	6 903	7 030	7 171
Gestion des aéroports	4 133	4 437	4 735
Surface	278	281	283
Administration du Ministère	2 700	2 760	2 775
	20 506	21 017	21 471

Tableau 3-5: Détails des besoins en personnel

Provision pour le traitement moyen 1988-1989	Années-personnes autorisées	Echelle des traitements actuelle	
	88-89	87-88	86-87
Gestion	277	290	296
Scientifique et professionnel	3	33	37
Architecture et planification urbaine	7	10	7
Economie, sociologie et statistique	114	110	89
Enseignement	31	33	29
Génie et arpentage	490	630	632
Bibliothéconomie	11	11	12
Science physique	5	11	1
Psychologie	6	6	5
Administration et service extérieur	1 039	1 048	971
Services administratifs	173	190	106
Administration des systèmes informatiques	212	222	205
Services d'information	53	46	51
Organisation et méthodes	32	34	37
Gestion du personnel	207	200	201
Administration des programmes	807	778	732
Achat et approvisionnement	121	122	109
	14 155-59 268	15 178-63 264	14 155-59 268
	42 708	42 708	37 405

Le Tableau 3-3 donne un aperçu, pour l'ensemble du programme, de l'importance du financement provenant du Fonds renouvelable par rapport aux affectations.

Tableau 3-3: Détails des besoins financiers par article, répartis entre les crédits votés et le fonds renouvelable - Ministère en total

(en milliers de dollars)		Crédits votés		Fonds renouvelable	
		Budget des dépenses	1987-1988	Budget des dépenses	1987-1988
		Prévu	Réel	Prévu	Réel
Personnel					
Traitements et salaires	748 018	743 723	760 844	60 773	56 900
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés*	115 819	111 039	113 433	9 420	8 700
Autres coûts	23 620	28 143	20 993	3 505	3 000
	887 457	882 905	895 270	73 698	68 600
Biens et services					
Transports et communications	92 920	91 031	94 234	2 200	2 200
Services professionnels et	7 726	8 278	7 947	500	497
spéciaux	157 122	158 649	141 122	30 600	58 093
Achat de services de location	14 708	15 151	16 020	900	875
Services publics, fourniture	89 367	86 457	72 593	7 700	7 700
et approvisionnement	108 674	109 933	106 326	27 300	27 118
Services aux sociétés d'Etat	783 527	781 319	767 724	144 257	129 700
Autres subventions et paiements	5 794	9 084	9 258	-	-
	1 259 838	1 259 902	1 215 224	213 457	198 900
Dépenses de fonctionnement	2 147 295	2 142 807	2 110 494	287 155	267 500
Capital					
Construction et acquisition de bâtiments et ouvrages(08)	268 703	218 635	204 129	84 814	84 500
Construction et/ou acquisition de machines et de de matériels (09)	338 214	288 503	375 530	16 364	17 200
Dépenses en capital*	606 917	507 138	579 659	101 178	101 700
Paiements de transfert	332 081	288 909	263 483	-	-
Dépenses totales	3 086 293	2 938 854	2 953 636	388 333	369 200
Moins : Recettes à valoir sur le crédit	617 033	558 899	491 591	436 786	424 300
Dépenses budgétaires nettes	2 469 260	2 379 955	2 462 045	(48 453)	(55 100)
Postes non budgétaires (Prêts, dotations en capital et avances)	1 000	1 000	-	-	-
	2 470 260	2 380 955	2 462 045	(48 453)	(55 100)

* Prendre note des observations fournies au Tableau 3-2.

La gestion des aéroports de Transports Canada comprend les principaux aéroports fédéraux qui sont financés au moyen d'un fonds renouvelable, ainsi que les aéroports subventionnés par l'état et les aéroports faisant l'objet d'une entente de développement, ces derniers étant financés au moyen d'affectations.

Le tableau 3-2 fournit les détails des sources de divers mécanismes de financement qui constituent l'ensemble des sources de financement des aéroports.

Tableau 3-2: Détails des besoins financiers par article, répartis entre les crédits votés et le fonds renouvelable - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)		Crédits votés		Fonds renouvelable	
		Prévu des dépenses 1987-1988	Réel 1987-1988	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu des dépenses 1987-1988

Personnel	84 404	88 900	95 635	60 773	56 900
Traitements et salaires					
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés*	13 083	13 500	14 900	9 420	8 700
Autres coûts	4 062	4,500	4 063	3 505	3 000
					1 254

Biens et services	9 300	9 300	9 367	2 200	2 825
Transports et communications	600	600	586	500	497
Information	35 256	30 300	27 346	30 600	58 093
Location	2 700	2 700	2 760	900	875
Achat de services de réparation et d'entretien	3 400	3 400	4 252	7 700	8 262
Services publics, fournitures et approvisionnement	29 400	29 400	32 473	27 300	27 118
Paielements aux sociétés d'état	-	-	-	-	-
Autres subventions et paielements	-	1 500	1 646	144 257	129 700
					135 778

Dépenses de fonctionnement	182 205	184 100	193 028	287 155	267 500
Capital					
Construction et acquisition de bâtiments et ouvrages (08)	77 689	93 300	93 882	84 814	84 500
Construction et/ou acquisition de machines et de matériels(09)	25 723	33 600	32 986	16 364	17 200
Dépenses en capital	103 412	126 900	126 868	101 178	101 700
Paielements de transfert	44 004	36 000	37 440	-	-
Dépenses totales	329 621	347 000	357 336	388 333	369 200
Moins : Recettes à valoir sur le crédit	329 621	345 400	313 545	436 786	424 300
Dépenses budgétaires nettes	-	1 600	43 791	(48 453)	(55 100)
					(26 487)

* Selon les Comptes publics de 1986-1987, les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés prévues au Fonds renouvelable sont inscrites sous la rubrique autres dépenses. De même, les salaires et traitements, les services professionnels et spéciaux, et les services publics ayant trait au capital sont inscrits dans les Comptes publics sous la rubrique Articles courants autres que 08 et 09. Les données fournies pour 1988-1989 et 1987-1988 dans le tableau présentent la même distinction dépenses d'exploitation/dépenses en capital qui est mise en application dans la gestion du Fonds.

Section III

Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 3-1 présente les dépenses nettes du Programme de Transports Canada par article courant. Y figurent les dépenses et les recettes du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes. Les dépenses du fonds renouvelable des magasins, qui a cessé de fonctionner le 1^{er} avril 1987, ont été intégrées pour 1986-1987 seulement. Des autre ventilations du tableau 3-1, établissant une distinction entre les besoins financiers comblés à même les crédits et ceux comblés à même le fonds renouvelable, sont présentées au tableaux 3-2 et 3-3, page 3-2 et 3-3.

Tableau 3-1: Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses			
	1988-1989	1987-1988	1986-1987
	Prévu	Réel	
Personnel			
Traitements et salaires	808 791	800 623	819 882
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	125 239*	119 739	113 433
Autres coûts	27 125	31 143	22 247
	961 155	951 505	955 562
Biens et services			
Transports et communications	95 120	93 231	102 292
Information	8 226	8 778	11 262
Services professionnels et spéciaux	187 722	189 249	248 639
Location	15 608	16 051	18 593
Achat de services de réparation et d'entretien	97 067	94 157	106 127
Services publics, fournitures et approvisionnements	135 974	137 233	175 217
Paiements aux sociétés d'état	783 527	781 319	767 724
Autres subventions et paiements	150 051	138 784	134 930
	1 473 295	1 458 802	1 564 784
Total des dépenses de fonctionnement	2 434 450	2 410 307	2 520 346
Capital			
Construction et acquisition de bâtiments et ouvrages	353 517	303 135	189 250
Construction et/ou acquisition de machines et de matériel	354 578	305 703	358 670
Total des dépenses en capital	708 095**	608 838	547 920
Paiements de transfert	332 081	288 909	263 483
Dépenses totales	3 474 626	3 308 054	3 331 749
Moins : Recettes à valoir sur le crédit	1 053 819	983 199	896 191
Total des dépenses budgétaires nettes	2 420 807	2 324 855	2 435 558
Postes non budgétaires (Prêts, dotations en capital et avances)	1 000	1 000	-
	2 421 807	2 325 855	2 435 558

* Y compris les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés de 9 420 000 \$ au fonds renouvelable des aéroports en 1988-1989.
 ** Y compris les dépenses en capital de 101 178 000 \$ au fonds renouvelable des aéroports en 1988-1989.

Tant les hommes que les femmes reçoivent leur formation d'officiers au Collège de la Garde côtière à Sydney (Nouvelle-Écosse). Des cours sont offerts à chaque élève-officier, en français ou en anglais, dans l'une des deux disciplines suivantes : navigation ou mécanique maritime. Après quatre ans de formation incluant le service en mer, les élèves deviennent soit officiers de pont, soit officiers de mécanique de la Flotte. Depuis 1969, le Collège a accordé 717 diplômes d'élèves-officiers. Les inscriptions actuelles pour l'exercice 1987-1988 sont de 31 pour la première année, 29 pour la deuxième et 33 pour la troisième. De plus, des cours de formation sont offerts à l'intention des 17 États antillais, en vertu du programme d'aide à la formation maritime des Antilles; des cours de moins longues durées sont offerts aux officiers de la Flotte. En 1988-1989, le Collège prévoit accueillir 30 nouveaux élèves.

Les tableaux 2-113 et 2-114 résument le rapport entre les années-personnes et les dépenses de l'Administration du Ministère et celles de l'ensemble du Ministère.

Tableau 2-113: Rapport entre les dépenses de l'Administration du Ministère et le total des dépenses de fonctionnement du Ministère

(en milliers de dollars)			
Budget principal			
des dépenses	Prévisions	Réel	
1988-1989	1987-1988	1986-1987	
Total pour le Ministère	2 434 450	2 410 307	2 404 234
Pourcentage de la différence	1,0	0,3	
Administration du Ministère	156 889	159 022	164 923
Pourcentage de la différence	(1,3)	(3,6)	
Pourcentage du Total	6,4	6,6	6,9

Tableau 2-114: Rapport entre les années-personnes affectées à l'Administration du Ministère et le total des années-personnes pour l'ensemble du Ministère

Budget principal			
des dépenses	Prévisions	Réel	
1988-1989	1987-1988	1986-1987	
Total pour le Ministère	20 506	21 017	21 471
Pourcentage de la différence	(2,4)	(2,1)	
Administration du Ministère	2 700	2 760	2 775
Pourcentage de la différence	(2,2)	(0,5)	
Pourcentage du total	13,2	13,1	12,9

Recouvrement des coûts et évaluation économique: Grâce à la mise sur pied de cette unité, bon nombre de fonctions essentielles au succès des efforts déployés par le Ministère pour augmenter ses recettes et réduire ses dépenses ont été consolidées. Ayant proposé de nouvelles directives et politiques de recouvrement des coûts en 1986-1987, cette unité produira un plan global de mise en oeuvre de celles-ci en 1987-1988, lequel fera l'objet de consultations publiques au cours de l'exercice suivant. De cette initiative se dégageront des améliorations considérables de la comptabilité analytique du Ministère

Personnel:

Gestion de groupe: Cette unité regroupe les bureaux du sous-ministre adjoint du Personnel et des Services administratifs et exécutifs ainsi que des Services de coordination. Un processus rigoureux de revue et d'établissement de plans de travail a été mis en place pour assurer la responsabilité financière et opérationnelle de la sous-activité du Personnel. Un grand effort concerté, commencé en 1986-1987, se poursuivra en 1987-1988 en vue de mettre au point des mesures valables du rendement et des coûts unitaires pour toutes les activités relatives au personnel. Cet exercice prendra fin en 1988-1989.

Gestion fonctionnelle: Cette unité comprend les Directions générales des relations de travail et des politiques de personnel et de planification qui, durant l'exercice 1988-1989, s'emploieront à perfectionner des mécanismes permettant d'évaluer le rendement par rapport aux critères établis durant l'exercice précédent, et de faire rapport à cet égard.

Opérations de personnel: Cette unité comprend les Directions générales des opérations régionales du personnel et de l'affectation et du perfectionnement de la haute direction. En 1986-1987, un programme complet et efficace intitulé "Programme de maintien de l'emploi", a été introduit à Transports Canada pour placer les employés de TC touchés par la réduction des effectifs au sein du Ministère. Grâce à ce programme, il sera possible d'assurer le recyclage et le placement des employés de TC au cours de l'exercice 1988-1989.

Formation: L'Institut de formation de Transports Canada (IFTC) à Cornwall (Ontario) offre toute une gamme de cours de formation technologique fondamentale et avancée, de durées variables, à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, des techniciens électronique et ingénieurs, du personnel maritime, des techniciens en météorologie et des spécialistes de service de vol. Il offre aussi des cours en technologie de la formation à l'intention des instructeurs, et des cours de gestion des transports à l'intention des cadres moyens et supérieurs. L'installation de Cornwall est un centre important de formation, utilisé tant par le Ministère que par d'autres organismes du gouvernement. En 1985-1986, l'IFTC a donné 96 000 jours-élèves d'instruction et 99 426 en 1986-1987, et prévoit en donner 107 000 et 110 000 en 1987-1988 et 1988-1989 respectivement.

Planification financière et établissement des programmes: Cette unité prévoit une augmentation de 20 à 30 % du nombre de propositions entraînant la dépenses des ressources qu'elle devra examiner et des rapports qu'elle devra rédiger. Elle absorbera cette augmentation de sa charge de travail avec ses ressources actuelles en modifiant ses méthodes de travail et en ayant recours à une automatisation accrue. Les systèmes de gestion des programmes d'immobilisations feront l'objet de profondes modifications.

Conseils en gestion: Cette unité prévoit un accroissement de ses activités du fait que les gestionnaires demandent de l'aide relativement au rajustement de leurs organisations et de leur procédés de gestion permettant de mettre en oeuvre les initiatives de sécurité, de développement régional et de communication et d'autres initiatives prévues dans les Priorités du Ministère. Bien que ses ressources aient été restreintes au cours de l'exercice de réduction des dépenses du Ministère, l'unité prévoit qu'en moyenne 90 % de ses recommandations seront acceptées.

La tendance vers l'automatisation pour améliorer la gestion des ressources se maintient. On prévoit de nouvelles initiatives en ce sens pour appuyer les activités opérationnelles, telles que le système de rapport d'inspection des navires, le système de gestion de l'entretien des aéroports, la base de données sur les aéronefs civils et sur les marchandises dangereuses.

Communications et informatique: L'automatisation accrue entraîne des augmentations considérables de presque tous les facteurs de demande. Le nombre de projets de mise au point de logiciels devrait augmenter de 8 en 1985-1986 à 20 en 1988-1989 (150 %). La demande, calculée d'après le nombre de demandes de dépannage et de changement et le nombre d'utilisateurs, augmentera, en ce qui concerne la maintenance des applications, l'assistance à l'utilisateur et le réseau informatique décentralisé (DDPN), de 28 %, 60 % et 56 % respectivement au cours de la période 1985-1986 à 1988-1989.

Au cours de l'exercice 1988-1989, la demande de services contractuels devrait continuer de s'accroître. La production automatisée de rapports sur les statistiques contractuelles sera améliorée et élargie de façon à établir une base solide permettant de mesurer le rendement dans l'avenir.

Des systèmes de contrôle du matériel en service modernisés ont été distribués aux Régions, permettant ainsi l'entrée en direct, donc plus rapide, des données, la production de rapports en temps utile et l'amélioration de la gestion des biens du Ministère. Au cours de l'exercice 1988-1989, on se propose d'apporter des améliorations semblables au système d'information sur le parc automobile du Ministère.

Le tableau suivant renferme les renseignements statistiques des quelques années précédentes.

Tableau 2-112: Enquêtes sur les accidents maritimes – Statistiques de la charge de travail

Année civile	Nombre d'incidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de rapports publiés
1980	972	72	31
1981	1 365	70	22
1982	1 465	181*	26
1983	1 358	47	28
1984	1 397	52	38
1985	1 399	64	74
1986	1 340	35	76

* Accident Ocean Ranger – février 1982

Finances:

Administration financière: Pour tenter, à l'avenir, de comprimer les frais généraux dans le contexte du réaménagement des effectifs, la Direction de l'administration financière s'attachera à atteindre une plus grande efficacité dans l'exécution d'une charge de travail accrue au moyen d'un personnel réduit. À cette fin, elle s'emploie à mettre au point un certain nombre d'importants systèmes informatisés de gestion des immobilisations et de facturation et se propose d'implanter, à la grandeur du pays, des méthodes de vérification et d'échantillonnage des comptes.

Services administratifs:

Pour répondre à une demande croissante de services tant à l'Administration centrale que dans les Régions, la Direction de l'administration continuera d'introduire et d'élargir ses systèmes informatisés dans les secteurs de la production de publications, de gestion de bibliothèques et de dossiers et de planification des locaux.

Services du matériel et des marchés: Le Système de gestion du matériel de Transports Canada (SGMTC) est déjà utilisé par tous les magasins du Ministère depuis le début de 1987-1988. Cette unité s'est fixé pour objectif cette année de réduire de 5 % le total des stocks du Ministère. Les principaux aéroports fédéraux et les installations spéciales doivent être ajoutés au système au cours de l'exercice visé, comme d'ailleurs tous les stocks de classe II achetés par les composantes opérationnelles et gardés en magasin à des fins de distribution. Il sera donc possible d'effectuer le contrôle automatisé de tous les principaux stocks, au début de l'exercice 1988-1989, c'est-à-dire que le Ministère saura exactement ce qu'il possède et qu'il pourra rationaliser davantage l'utilisation de ses biens et parvenir à une gestion encore plus efficace de ceux-ci.

Données sur le rendement et justification des ressources

Gestion de l'ensemble du Ministère:

Sécurité et planification d'urgence: Les augmentations nécessaires de ressources de cette unité correspondent à sa nouvelle responsabilité, l'égard de l'implantation du nouveau système national de sûreté de l'aviation civile; cette unité s'attend par ailleurs à une diminution des pertes de ses biens sur une période de quatre ans, à partir de 1985-1986 durant laquelle période elle prévoit aussi une multiplication des autorisations de sécurité qu'elle devra traiter, des rapports sur le renseignement qu'elle devra rédiger et des inspections de sécurité, tant au pays qu'à l'étranger, qu'elle devra effectuer.

Revue: Ce groupe a pour principale mission de rationaliser l'utilisation des ressources et notamment, d'assurer une économie et une réaffectation des programmes, de la Vérification interne et du Conseil d'examen des programmes (CEP). Des indicateurs de rendement permettront d'établir des liens entre les recommandations subséquentes aux évaluations et vérifications acceptées et appliquées, les notes d'évaluation acceptées par le CEP, l'exécution des plans de vérification et d'évaluation et les économies et/ou les réaffectations de dollars et d'années-personnes se dégageant des vérifications et évaluations.

Affaires publiques: Cette unité a pour mission d'assurer des communications bilatérales efficaces au sein du Ministère, et pour cela elle doit planifier, mettre en oeuvre et contrôler les plans de communications et donner des conseils à cet égard. Elle prévoit continuer sa production, deux fois par jour, de coupures de journaux ainsi que de résumés et d'analyses hebdomadaires de rapports de presse et de brochures et dépliant divers.

Inspecteur général de la sécurité du transport: Cette unité fait office de bureau central pour ce qui est de l'application de la politique, des procédures et pratiques ministérielles de sécurité du transport et des enquêtes connexes; elle dirige et gère en outre les activités de l'unité chargée des enquêtes sur les accidents maritimes, et absorbe 90 % des ressources totales affectées à la sécurité du transport. Ses représentants des bureaux régionaux et de l'Administration centrale enquêtent sur les accidents du transport maritime et sur ceux mettant en cause les équipages de navire.

Budgétaire - Activités du Ministère

●	réinsertion de la réduction temporaire du déficit;	78,2
●	transferts d'autres activités pour tenir compte de l'augmentation des coûts de maintenance du système de traitement électronique des données (Finances);	2,1
●	réinsertion des économies TED découplant d'autres activités (Finances);	6,2
●	transfert d'autres activités, pour tenir compte de la mise à jour des installations TED (Finances);	8,2
●	renforcement de la sûreté de l'Aviation civile (Gestion ministérielle);	3,5
●	coûts réduits de fonctionnement, en raison des retards dans la dotation et la réduction des effets;	(3,2)
●	augmentation des traitements et salaires, attribuable aux paiements de rappel;	2,5
●	augmentation des frais récupérés auprès des clients de l'Institut de formation (Personnel);	(1,2)
●	transfert de réserves de ressources régionales d'autres activités (Finances);	2,2
●	augmentation des dépenses diverses de fonctionnement; et	0,5
●	retard dans l'exécution des contrats dans l'informatique et la planification et programmation (Finances).	(1,7)

Immobilisations:

- mise à jour des installations de traitement électronique des données (Finances); et 1,2
- augmentation des acquisitions de matériel de communication et d'informatique (Finances). 1,6

Tableau 2-111: Résultats financiers en 1986-1987

(en million de dollars) 1986-1987

Budget principal	Réel	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Dépendances						
Différence						

Budgetaire	Gestion de l'ensemble du Ministère	26 007	346	23 218	321	2 789	25
Finances*		82 420	1 415	62 885	1 384	19 535	31
Personnel		63 537	1 014	65 513	1 097	(1 976) (83)	62
Réduction du déficit		-		(78 212)	(62)	78 212	62

Recettes et recouvrements	Finances	3 019	3 090	(71)	1 285	1 214	35
	Personnel	4 022	2 737				
	Total	164 923	2 775	67 517	2 740	97 346	35

* Comprend les dépenses et les recouvrements de coûts pour le fonds renouvelable des magasins.

Explication de la différence: Les besoins financiers réels se sont chiffrés à 97,3 millions de dollars de plus que les prévisions du plan original et ce, principalement à cause des facteurs suivants:

En millions
de dollars

Immobilisations:

- diminution des besoins en capital pour la construction du Collège de la Garde côtière à Sydney (N.-E.) (Personnel) et pour le matériel nécessaire à la mise à jour des installations de traitement électronique des données à l'Administration centrale, (Finances) compensée par des augmentations dans l'acquisition de matériel de moindre importance.

(3,8)

Explication des prévisions de 1987-1988: Les prévisions 1987-1988 pour l'Administration du Ministère se situent à 5,6 millions de dollars de plus que le Budget des dépenses 1987-1988 de 153,4 millions de dollars et ce en raison des principaux facteurs suivants:

En millions
de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

Fonctionnement:

- diverses légères augmentations de la charge de travail;

2,4

- renforcement des mesures de sécurité (Gestion de l'ensemble du Ministère)

0,4

- augmentation des frais recouvrés par rapport aux prévisions (Finances);

(0,4)

- réduction des frais de la formation à l'Institut de formation (Personnel); et

(0,5)

- besoins accrus de ressources pour examiner les contrôles de gestion, pour maximiser l'utilisation des installations TED, et étudier la politique sur les services de sauvetage et d'extinction d'incendies d'aéronefs (Gestion ministérielle).

0,9

Tableau 2-110: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en millions de dollars)	Budget des dépenses	Prévu	Différence	Détails
	1988-1989	1987-1988		en page
	\$	A-P	\$	A-P
Gestion de l'ensemble du Ministère	24 917	361	27 481	361
Finances	82 175	1 348	79 393	1 382
Personnel	58 806	991	60 827	1 017
			(2 021)	(26)
			2-121	
			2-120	
			-	
			(2 504)	
Recettes et recouvrements	3 847	3 497	350	-
Finances	5 222	5 182	40	-
Personnel	9 069	8 679	390	-
Total	156 889	2 700	159 022	2 760
			(2 133)	(60)

Explication de la différence: Pour 1988-1989 les besoins financiers sont inférieurs d'environ 2,1 millions de dollars à ce qui avait été prévu en 1987-1988. Cette diminution est attribuable principalement aux facteurs suivants:

En millions
de dollars

Budgetaire - Activités du Ministère

Fonctionnement:

- | | | |
|---|--|-------|
| ● | augmentation nette des traitements et salaires suite aux révisions à la hausse; | 2,6 |
| ● | mise en vigueur des prix du marché par Travaux publics Canada (Finances); | 7,9 |
| ● | diminution des besoins en ressources suite à l'exercice de compression des dépenses; | (4,6) |
| ● | répartition temporaire de la réduction du déficit; et | (3,8) |
| ● | augmentation au titre du recouvrement des coûts (Finances). | (0,4) |

Objectif

Fournir une direction, des services de gestion et des services globaux à l'appui des composantes modales et des sociétés d'Etat de Transports Canada pour concourir au développement et au fonctionnement d'un système national de transport sûr et efficace.

Sous-objectifs

Gestion de l'ensemble du Ministère: Dictier des grandes lignes d'orientation à l'intention du personnel de Transports Canada et des sociétés d'Etat et organismes qui en relèvent pour assurer l'uniformité des initiatives axées sur la réalisation des objectifs du gouvernement fédéral et de Transports Canada; assurer les services de planification des mesures de sécurité et d'urgence, de soutien juridique, d'affaires publiques et de revue et de sécurité pour aider la direction du Ministère à atteindre ses objectifs.

Finances: Veiller à l'acquisition, à la bonne garde, au contrôle et à l'allocation des ressources financières, humaines et matérielles requises pour atteindre les objectifs du Ministère et pour aider le Ministère à gérer ses programmes de façon efficace et efficiente.

Personnel: Assurer au Ministère une main-d'oeuvre compétente, dûment classifiée et représentative.

Description

L'Activité de l'Administration ministérielle fournit une direction et des services de gestion au Ministère et aux sociétés d'Etat par l'entremise des bureaux du Ministère, du Ministère d'Etat et du Sous-ministre. Le SMA Finances contrôle et desservit l'ensemble du Ministère au chapitre des finances, de la planification et de la programmation, du recouvrement des coûts et de l'évaluation économique, des services administratifs généraux, des systèmes de consultant, des communications et de l'informatique et de la gestion des biens et des services des marchés. Le SMA Personnel contrôle et fournit des services centraux de formation du personnel au Ministère. Citons, parmi les autres services, la vérification interne, la revue et l'évaluation des programmes, les affaires publiques, le contentieux, la sécurité et la sûreté et la planification d'urgence.

Sommaires des ressources

L'activité de l'Administration du Ministère représente environ 6,5% du total des dépenses du Ministère pour 1988-1989 et 13,2% du total des années-personnes.

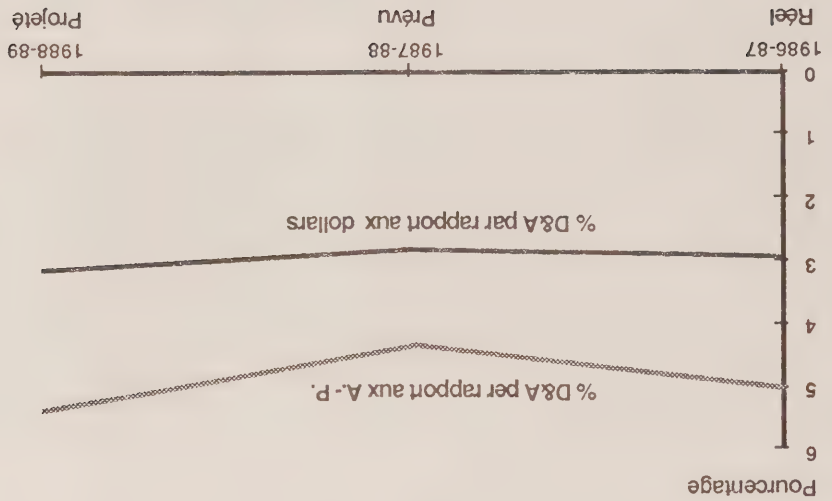
Tableau 2-108: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)					
1986-1987					
	Budget principal	Réel			
	A-P	A-P	\$	A-P	\$
Bureau du sous-ministre adjoint	267	2	1 215	2	948
Gestion des ressources et services	3				(1)
à la direction	12	12	842	12	(88)
	15	14	2 057	14	860
					(1)

Données sur le rendement et justification des ressources

Cette sous-activité intervient pour le pourcentage suivant dans le total des dépenses de fonctionnement et des paiements de transfert afférents à l'activité, à l'exclusion de la Commission d'enquête sur la collision de Hinton.

Tableau 2-109: Pourcentage des ressources utilisé par la sous-activité Direction et administration



E.5 Direction et administration

Objectif

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle, en assurant à l'activité la direction et la gestion globales nécessaires, une gestion opportune et efficace des ressources, ainsi que des services à la direction.

Description

Cette sous-activité comprend les bureaux du sous-ministre adjoint (Surface) et du directeur de la Gestion des ressources et des Services à la direction et fournit des directives et son soutien à l'activité dans les domaines suivants: planification, gestion des ressources et services à la direction.

Sommaire des ressources

La sous-activité Direction et administration représente 3 % des ressources financières et 5 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-107: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		1988-1989		1987-1988		1986-1987	
Budget des dépenses		Prévu		Réal			
\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
302	3	263	2	1 215	2		
Bureau du sous-ministre adjoint							
Gestion des ressources et services à la direction							
932	12	805	10	842	12		
1 234	15	1 068	12	2 057	14		

Résultats financiers en 1986-1987: Les travaux de la Commission d'enquête sur la collision de Hinton ont entraîné un dépassement de crédit de 1,0 million de dollars.

Justification des ressources:

Sécurité automobile: La principale mesure de prévention que le Ministère peut prendre, c'est d'accroître la sécurité des véhicules automobiles eux-mêmes, bien que l'élaboration de mesures destinées à être prises par d'autres contribue aussi au succès du programme. Les enquêtes nationales sur les accidents et l'étude et l'élaboration de normes de sécurité nécessitent des fonds de F&E de 4,8 millions de dollars par an. Le programme de contrôle de conformité et les enquêtes sur les défauts nécessitent 3,3 millions de dollars pour les dépenses de F&E, et il en faut 3 millions de dollars pour le fonctionnement et l'entretien du Centre d'essais pour véhicules automobiles. Environ 400 000 \$ servent à informer le public.

Des ressources financières totalisant 1,7 million de dollars serviront à acheter des véhicules en vue des essais de conformité et à acheter ou à modifier du matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles. Le ministère des Approvisionnements et des Services récupérera environ 0,5 million de dollars en revendiquant les contributions de 87 000 \$ en vue de recherches sur les mesures à prendre seront versées à des organismes, à des agences, à des associations et à des institutions qui effectuent des recherches, élaborent ou évaluent des études de sécurité routière ou des mesures de prévention des accidents qui influent sur les usagers de la route, les véhicules ou le réseau routier.

Emissions des véhicules automobiles et consommation de carburant: Les activités de ces domaines clés sont étroitement liées. L'élaboration de prescriptions antipollution et de lignes directrices sur la consommation de carburant ainsi que le programme d'application nécessitent environ 700 000 \$ par an. La publication du Guide de consommation de carburant en 800 000 exemplaires et sa distribution nécessitent 100 000 \$.

Des ressources financières totalisant 1 million de dollars serviront à acheter des véhicules en vue des essais de conformité et à acheter ou à modifier du matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles.

Tableau 2-106: Moyennes de consommation du parc de voitures de tourisme neuves, pondérées en fonction des ventes

Années	Objectifs* L/(100 km)	Réelles**	Objectifs* Mi/gal.	Réelles**
1960	-	15,0	-	18,7
1965	-	15,0	-	18,7
1970	-	15,5	-	18,1
1973	-	16,5	-	16,8
1974	-	15,9	-	17,8
1975	-	15,3	-	18,3
1976	-	13,2	-	21,4
1977	-	12,6	-	22,4
1978	-	11,5	-	24,6
1979	-	11,5	-	24,6
1980	11,8	10,2	23,9	27,7
1981	10,7	9,3	26,4	30,4
1982	9,8	8,4	28,8	33,6
1983	9,0	8,4	31,4	33,6
1984	8,7	8,5	32,5	33,2
1985	8,6	8,5	32,8	33,2
1986	8,6	8,4	32,8	33,6
1987	8,6	-	32,8	-
1988	8,6	-	32,8	-
1989	8,6	-	32,8	-

* Aucun objectif établi entre 1960 et 1979.
** Moyennes dans l'industrie.

Consommation de carburant des véhicules automobiles: Le Canada consomme actuellement environ 1,5 million de barils de pétrole par jour. Environ 30 % de ce pétrole est consommé par les voitures particulières et les camionnettes, et 15 %, par les véhicules utilitaires. Depuis 1976, les constructeurs se sont volontairement conformés à un programme visant à réduire la consommation de carburant des voitures de tourisme et des camionnettes vendues au Canada. Pour contrôler s'ils le faisaient, le personnel des Transports de surface a produit des lignes directrices et des méthodes d'essai normalisées, vérifié les données des constructeurs sur la consommation de carburant, analysé les plaintes du public et mené des enquêtes sur l'étiquetage des véhicules et la transmission au public de données relatives à la consommation. Comme l'indique le tableau 2-106, ces mesures contribuent depuis 1973 à réduire la consommation de carburant moyenne des voitures neuves au Canada.

Tableau 2-104: Pourcentage de morts par mode de transport en 1986

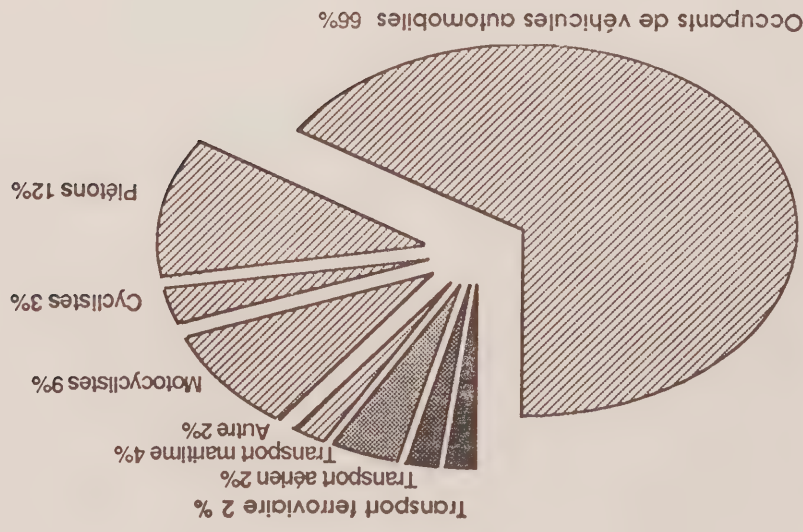
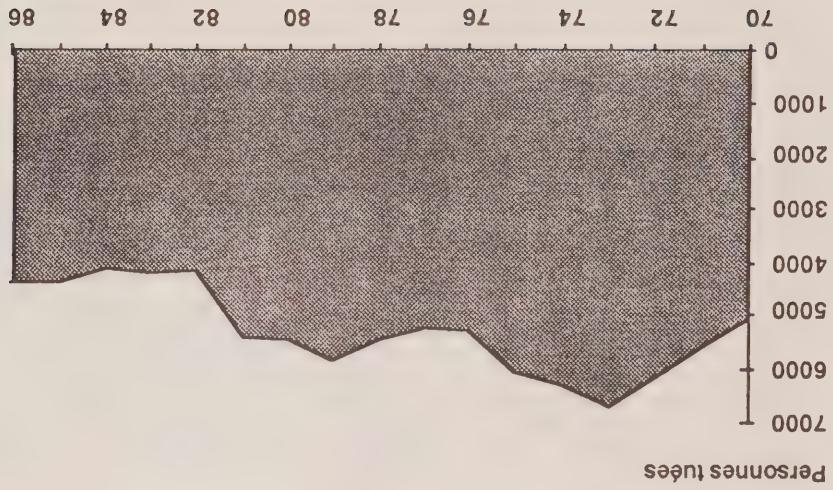


Tableau 2-105: Nombre annuel de tués de la route, de 1970 à 1986



Données sur le rendement et justification des ressources

Données sur le rendement:

Sécurité automobile: Comme l'illustre le tableau 2-104, c'est sur le réseau routier qu'ont lieu quelque 90 % des accidents de transport. Les occupants de véhicules automobiles sont de loin la catégorie de mort la plus importante. Depuis 1973, le taux de mortalité routière a connu une hausse marquée (tableau 2-105), attribuable en grande partie aux effets des programmes gouvernementaux et industriels, mais il y a toujours plus de 4 000 personnes par an qui sont tuées sur la route, cause la plus fréquente du décès des personnes de moins de 30 ans.

Il y a de plus en plus d'indices qui portent à croire que la situation peut empirer, l'amélioration de la conjoncture économique aboutissant à une augmentation de la circulation. Le Ministère prête aussi un intérêt particulier à la sécurité des véhicules utilitaires légers.

En 1988, les recherches et les activités d'élaboration de normes viseront en particulier à améliorer la sécurité des autobus scolaires et des véhicules légers et à accroître la protection offerte par les ensembles de retenue des occupants. L'application des normes se concentrera sur les nouveaux modèles offerts sur le marché afin de maintenir le degré élevé de sécurité offert par les modèles actuels, et des essais seront faits sur plus de 100 véhicules au Centre d'essais pour véhicules automobiles pour confirmer la déclaration de conformité aux normes canadiennes que fait l'industrie. Environ 1 000 enquêtes détaillées sur des accidents appuieront les recherches et les activités d'élaboration de normes, et plus de 1 500 plaintes du public feront l'objet d'une enquête visant à assurer le rappel, pour correction, des véhicules, des pneus et des sièges (pour enfants) défectueux.

Emissions des véhicules automobiles: Les véhicules automobiles sont la principale cause de pollution atmosphérique (de 25 à 30 %) par les hydrocarbures, l'oxyde de carbone et les oxydes d'azote au Canada. Pour réduire ces taux, le Ministère a élaboré des normes relatives aux émissions de polluants atmosphériques, avec la collaboration étroite des ministères de l'Environnement et de l'Énergie, des Mines et des Ressources. De nombreuses études, analyses et consultations du public ont amené le gouvernement à prendre la décision d'adopter des normes plus rigoureuses sur les gaz d'échappement pour les véhicules légers et les véhicules légers à compter de septembre 1987 et de décembre 1988 respectivement.

Le programme se concentrera sur l'application de ces normes, et notamment sur l'essai des nouveaux modèles offerts sur le marché. Quelques véhicules représentatifs subiront les essais de conformité aux normes antipollution et serviront à vérifier les cotes de consommation de carburant fournies par les constructeurs. En fait, ils seront aussi soumis à certains essais de conformité aux normes de sécurité.

Tableau 2-102: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal	
		1988-1989		1987-1988		1986-1987	
		A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$
Sécurité automobile	14 734	129	15 272	129	14 801	139	
Emissions des véhicules automobiles	1 443	8	1 493	8	840	8	
Consommation de carburant des véhicules automobiles	413	3	466	3	740	3	
	16 590	140	17 231	140	16 381	150	

Des recettes proviennent du recouvrement des frais auprès des industries et des autres utilisateurs gouvernementaux du Centre d'essais pour véhicules automobiles. Estimées à 0,2 million de dollars en 1987-1988, elles sont créditées au Trésor et ne peuvent être utilisées aux fins de cette sous-activité.

Résultats financiers en 1986-1987: La répartition des années-personnes entre les fonctions relatives aux émissions et à la consommation de carburant a été modifiée afin de correspondre davantage à la répartition réelle des tâches. Les coûts supérieurs des enquêtes menées sur des accidents par contrat et du soutien des activités du Centre d'essais pour véhicules automobiles ont provoqué un déficit de 0,6 million de dollars.

Tableau 2-103: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)						
Réal			Budget principal		Différence	
\$		A-P	\$		A-P	\$
Sécurité automobile	14 801	139	14 241	130	560	9
Emissions des véhicules automobiles	840	8	840	6	-	2
Consommation de carburant des véhicules automobiles	740	3	740	5	-	(2)
16 381	150	15 821	141	560	9	

E.4 Sécurité routière et réglementation automobile

Objectif

Contribuer à réduire le nombre de morts et de blessés, les dommages matériels et les effets nocifs sur la santé occasionnés par l'utilisation des véhicules automobiles, et à diminuer la consommation de carburant de ces derniers.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes:

Sécurité automobile: Rendre plus sécuritaires la conception, la construction et l'exploitation des véhicules automobiles en élaborant, promulguant et appliquant des normes de sécurité rentables et publiquement acceptables pour les véhicules neufs fabriqués ou importés au Canada, ainsi qu'en faisant l'essai de véhicules et en enquêtant sur des accidents de la route et des plaintes du public relatives à la sécurité pour que les défauts dangereux soient corrigés et que des campagnes de rappel soient menées de façon satisfaisante par les constructeurs et les importateurs.

Emissions des véhicules automobiles: Réduire la pollution atmosphérique en s'assurant que les taux d'émission maximums de gaz et de vapeurs des véhicules neufs fabriqués ou importés au Canada ne dépassent pas les taux prévus par les normes d'émission des véhicules actuelles pour les hydrocarbures (0,25 g/km), l'oxyde de carbone (2,1 g/km) et les oxydes d'azote (0,62 g/km).

Consommation de carburant des véhicules automobiles: Réduire la consommation de pétrole annuelle des véhicules légers en surveillant la consommation de carburant moyenne de tous les véhicules vendus au Canada par chaque constructeur et importateur, et en informant le public des cotes de consommation de carburant de toutes les voitures neuves que les Canadiens peuvent acheter.

Sommaires des ressources

La sous-activité Sécurité routière et réglementation automobile représente 43 % des ressources financières et 50 % des années-personnes de l'activité Surface.

Conformité et fourniture de renseignements en cas d'urgence: Pour appuyer l'application et l'observation du Règlement, la Direction générale a 44 inspecteurs et autres employés en poste à Ottawa et dans six bureaux régionaux à l'échelle du Canada. Par l'entremise de CANUTEC, elle fournit 24 heures par jour un service de renseignements et de communication bilingue dans des situations d'urgence ayant trait au transport des marchandises dangereuses. Elle fournit également un service d'information sur les exigences du Règlement, examine les plans d'intervention d'urgence (PIU) de l'industrie, prend des dispositions pour assurer l'aide nécessaire dans des cas de danger et donne des conseils au sujet des mesures correctives à prendre.

Tableau 2-101: Données de rendement — Conformité et fourniture de renseignements en cas d'urgence

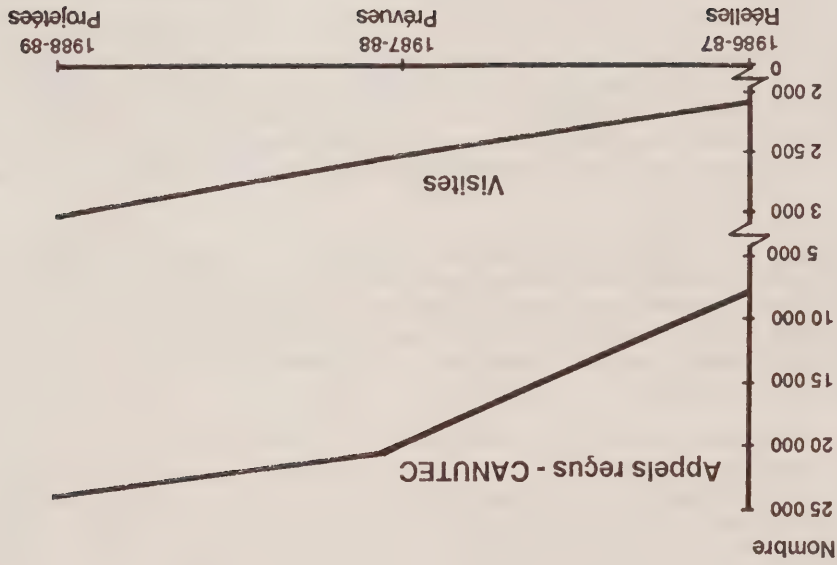


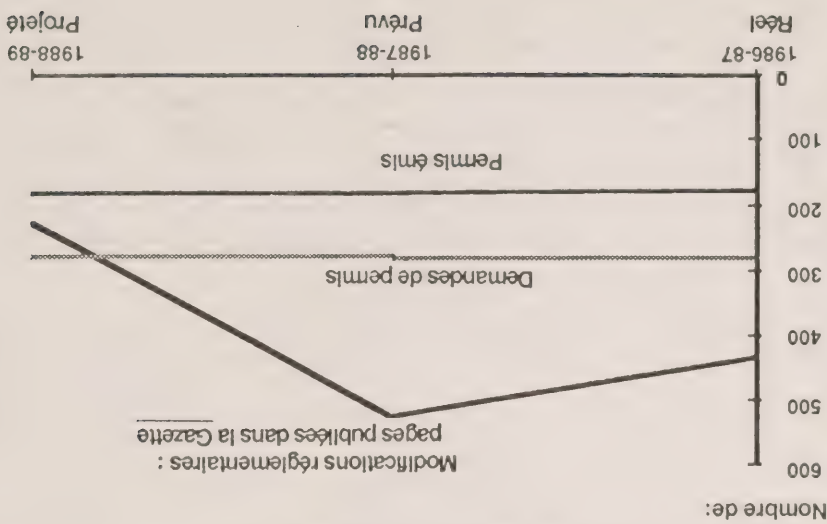
Tableau 2-99: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)					
1986-1987					
	Réel	Budget principal	Différence		
A-P	\$	A-P	\$	A-P	
Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses	4 503	4 341	24	162	24
Conformité et fourniture de renseignements en cas d'urgence	4 004	7 980	36	(3 976)	29
	8 507	12 321	60	(3 814)	53

Données sur le rendement et justification des ressources

Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses: Les modifications apportées au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses visent à en clarifier l'objet, à réduire son incidence économique sur l'industrie et le public, à faciliter le commerce international et à alléger le fardeau administratif occasionné notamment par la délivrance des permis de dérogation et de niveau équivalent de sécurité. Des modifications supplémentaires portent sur les normes de sécurité visant la fabrication des emballages et des bouteilles à gaz, ainsi que les exigences de sécurité relatives à la manutention, à la demande de transport et au transport des marchandises dangereuses.

Tableau 2-100: Données de rendement — Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses



E.3 Transports des marchandises dangereuses

Objectif
Instaurer et coordonner un programme de sécurité multimodal et national portant sur le transport des marchandises dangereuses et appliqué par des organismes fédéraux et provinciaux, de façon à améliorer la sécurité au sein d'un marché lucratif et compétitif.

Description

Cette sous-activité comprend les deux fonctions suivantes:
Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses: Il s'agit d'élaborer et d'évaluer des règlements et des normes.

Conformité et fourniture de renseignements en cas d'urgence: Il s'agit d'assurer la formation et l'évaluation des inspecteurs, d'exécuter des visites, d'appliquer la loi sur le transport des marchandises dangereuses et de réaliser des programmes d'appui consistant à fournir des renseignements sur les produits chimiques et les sources d'aide en cas d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses.

Sommaires des ressources

La sous-activité Transport des marchandises dangereuses représente 20 % des ressources financières et 42 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-98: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal	
		1988-1989		1987-1988		1986-1987	
		\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses	3 309	46	6 205	49	4 503	48	
	Conformité et fourniture de renseignements en cas d'urgence						
	4 563	71	4 876	70	4 004	65	
		7 872	117	11 081	119	8 507	113

Résultats financiers en 1986-1987: La répartition des ressources entre les deux fonctions précitées a été modifiée afin de correspondre davantage à la répartition réelle des tâches. Les retards dans la conclusion d'une entente avec toutes les provinces pour la réalisation d'un programme de surveillance à l'appui du programme de contrôle de conformité du Transport des marchandises dangereuses ont abouti à un excédent de 3,8 millions de dollars. L'établissement de services d'application de la loi et d'inspection a nécessité 53 autres années-personnes, dont 24 avaient été affectées temporairement à la sécurité dans le transport des marchandises dangereuses.

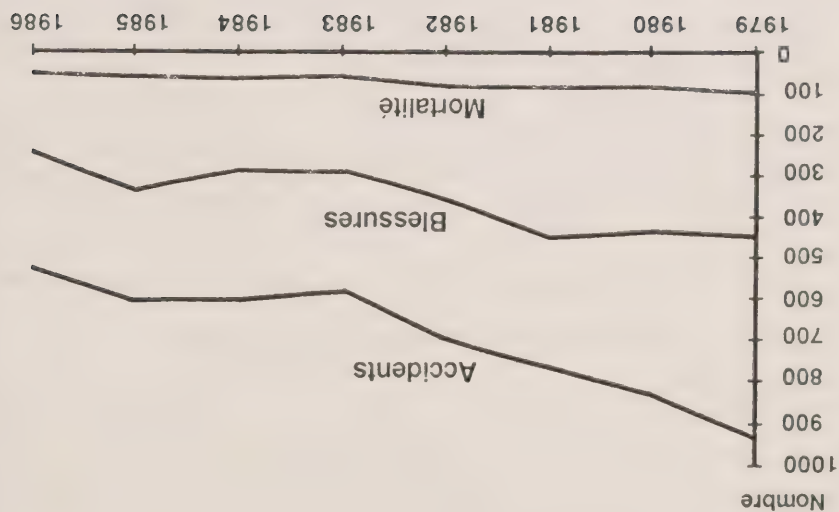


Tableau 2-97: Accidents aux croisements de chemin de fer canadiens, de 1979 à 1986

Tableau 2-95: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)				
	Budget principal	Différence	A-P	\$
	Réel		A-P	\$
Déplacement des voies ferrées et croisements ferroviaires	8 935	2	22 985	2
		(14 050)		-

Données sur le rendement et justification des ressources

Déplacement des voies ferrées et croisements ferroviaires: Le tableau 2-96 précise le financement par genre de projet. Les travaux de déplacement de lignes de chemin de fer visent à promouvoir l'amélioration du milieu urbain et la sécurité, et la construction de croisements étages assure la protection et le confort du public aux croisements de chemin de fer. L'opération Gareautrain est un programme d'information visant à sensibiliser les conducteurs aux dangers de ces derniers.

Tableau 2-96: Répartition des paiements pour le déplacement de voies ferrées et la construction de croisements étages

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses			
1988-1989			
	Prévu	Réel	
	1987-1988	1986-1987	
Déplacement de voies ferrées de Regina	6 643	-	-
Construction de croisements étages			
visés par la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer	5 727	7 147	7 968
Opération Gareautrain	100	100	100
Modification du tracé de la voie ferrée de Victoriaville	-	-	700
	12 470	7 247	8 768

Les travaux de construction de croisements étages permettent d'élimer des passages à niveau dangereux, ce qui accroît invariablement la sécurité. Le tableau 2-97 indique que le nombre des accidents tend à diminuer aux passages à niveau. Les travaux de construction de croisements étages qui seront financés en 1988-1989 réduiront de 5 millions par jour le nombre des expositions aux passages à niveau. Ceux qui ont besoin de fonds représentent au total quelque 34 millions d'expositions par jour. La diminution des taux d'accident aux passages à niveau n'est pas entièrement attribuable à la suppression de tels passages, mais résulte également d'autres programmes de sécurité routière fédéraux et provinciaux.

E.2 Sécurité ferroviaire

Objectif

Accroître la sécurité ferroviaire, notamment pour le grand public, en rédigeant une nouvelle loi sur elle et en fournissant une aide financière pour l'exécution de projets visant à supprimer les conflits entre la circulation automobile et ferroviaire.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes :

Loi sur la sécurité ferroviaire : Elaborer une loi qui augmente la sécurité ferroviaire.

Déplacement des voies ferrées et croisements ferroviaires : Fournir une aide financière pour la construction de croisements étagés en vertu de la loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements ferroviaires, et contribuer à réduire le nombre d'accidents ferroviaires.

Sommaires des ressources

La sous-activité Sécurité ferroviaire représente 33 % des ressources financières et 1 % des années-personnes de l'activité Surface. Environ 97 % des fonds qui lui sont affectés sont des contributions.

Tableau 2-94 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses			
		1988-1989*	1987-1988	Prévu	Réel
		\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P
Déplacement des voies ferrées et croisements ferroviaires		12 790	2	7 756	6
				8 935	2

* Le Budget principal 1988-1989 n'englobe pas les ressources devant permettre de modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire, car leur cession par la ONT n'a pas encore été approuvée.

Résultats financiers en 1986-1987 : L'excédent de 1986-1987 résulte du retard enregistré dans l'exécution du projet de déplacement de voies ferrées de Regina, ainsi que de la cession à la CCT du projet de modification du tracé ferroviaire de Fort Saskatchewan.

Résultats financiers en 1986-1987: Il n'y a eu aucune différence nette importante entre les résultats financiers prévus pour 1986-1987 et les résultats réels.

Tableau 2-93: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)					
1986-1987					
Budget principal		Différence			
	Réel				
	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Planification d'urgence et opérations	203		4	226	4
- Surface					(23)
					-

Données sur le rendement et justification des ressources

Il y aura planification commune en cas d'urgence, de concert avec les ministères et organismes américains et canadiens, ainsi qu'avec l'industrie ferroviaire américaine et canadienne, pour permettre d'élaborer des accords de fonctionnement et des plans et modalités d'urgence afin d'assurer l'utilisation efficace du transport ferroviaire et de faciliter les mouvements transfrontaliers en temps de crise internationale ou de guerre.

La Direction de la planification et des opérations des Transports de surface participera activement aux travaux des bureaux et comités de planification internationaux et de l'OTAN pour s'assurer que le Canada est en mesure de remplir ses engagements résultant des accords qu'il a conclus avec l'OTAN et les Etats-Unis pour la prestation des services de chemin de fer, de transport routier et de traversier nécessaires dans des situations d'urgence nationales ou internationales déclarées, ou encore en temps de guerre.

E.1 Planification d'urgence et opérations – Surface

Objectif

Élaborer des plans et des modalités d'urgence, ainsi que créer des organismes et implanter des installations qui permettent de les exécuter et de les suivre, pour assurer l'exploitation efficace et rentable des services de chemin de fer, de traversier et de transport routier, ainsi que des installations afférentes, indispensables au réseau de transport national au cours des périodes d'urgence nationale, de tension internationale ou de guerre.

Description

La Direction de la planification d'urgence et des opérations des Transports de surface est chargée d'élaborer et de tenir à jour le large éventail de plans d'urgence et de modalités de fonctionnement qui permettra au gouvernement fédéral de réagir dans des situations d'urgence nationales touchant directement n'importe lequel des modes de transport de surface, ou d'assurer la prestation de services de transport de surface prioritaires. Elle assure également des relations efficaces avec l'OTAN en désignant le chef de la délégation canadienne au Bureau d'étude des transports intérieurs de surface en Europe de cette organisation.

Sommaires des ressources

La Direction de la planification d'urgence et des opérations des Transports de surface représente 1 % des ressources financières et 2 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-92: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses			
1988-1989			
Prévu	1987-1988	Réel	
A-P	\$	A-P	\$
Planification d'urgence et opérations – Surface			
268	4	261	4
		203	4

détails de l'activité

Le détail des besoins en ressources de l'activité est présenté de façon à correspondre au niveau auquel les résultats sont déterminés et mesurés. Aux fins de l'affectation des ressources et de la gestion des activités. Dans le cas des Transports de surface, veuillez vous reporter aux sous-activités suivantes:

E.1	Planification d'urgence et opérations - Surface	2-98
E.2	Sécurité ferroviaire	2-100
E.3	Transport des marchandises dangereuses	2-103
E.4	Sécurité routière et réglementation automobile	2-106
E.5	Direction et administration	2-112

Page

Explication de la différence: Les besoins financiers réels ont été de 16,5 millions de dollars ou 31 % inférieurs à ceux qui étaient prévus dans le Budget principal 1986-1987. En voici les causes principales:

En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement:

- création de la Commission d'enquête sur la collision de Hinton 1,0
- besoins accrus dans le domaine de la sécurité automobile 0,6
- retard dans la conclusion d'une entente avec toutes les provinces pour la réalisation d'un programme de surveillance à l'appui du programme de contrôle de conformité du transport des marchandises dangereuses (3,8)

Subventions et contributions:

- diminution attribuable à la modification du projet de déplacement de voies ferrées de Regina (13,6)
- diminution résultant de la cession à la CCT du projet de modification du tracé ferroviaire de Fort Saskatchewan (1,0)
- besoins accrus pour les projets de construction de croisements étagés 0,3

Années-personnes

- établissement de services d'application de la loi et d'inspection pour le programme de contrôle de conformité du transport des marchandises dangereuses 61 A-P

En millions
de dollars

- retard dans la conclusion d'une entente avec toutes les provinces pour la réalisation d'un programme de surveillance à l'appui du programme de contrôle de conformité du transport des marchandises dangereuses (3,5)
- réduction du programme du transport des marchandises dangereuses pour atteindre les réductions de dépenses visées 1,4
- financement interne du programme de contrôle de conformité du transport des marchandises dangereuses (1,9)
- augmentation des dépenses de fonctionnement pour la sécurité automobile 0,9

Subventions et contributions:

- retards dans le programme de construction de croisements étagés en raison de la reprise de la conception d'un projet (0,7)
- modification du projet de déplacement de voies ferrées de Regina (1,2)

Examen de résultats financiers

Tableau 2-91: Résultats financiers en 1986-1987

en milliers de dollars)			
1986-1987			
	Budget Principal	Réel	Différence
Planification d'urgence et opérations - Surface	226	203	(23)
sécurité ferroviaire	22 985	8 935	(14 050)
transport des marchandises dangereuses	12 321	8 507	(3 814)
sécurité routière et réglementation automobile	15 821	16 381	560
direction et administration	1 197	2 057	860
	52 550	36 083	(16 467)
activités du Ministère	222	283	61
nonnées-personnes autorisées			

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement:

- financement des groupes de travail de Toronto et de Vancouver sur le transport des marchandises dangereuses (1,5)

- réduction des dépenses de fonctionnement de la sécurité des véhicules automobiles et du transport des marchandises dangereuses pour atteindre les réductions de dépenses visées (1,4)

- report de fonds destinés aux provinces pour la réalisation d'un programme de surveillance à l'appui du programme de contrôle de conformité du transport des marchandises dangereuses 0,5

- baisse des fonds de fonctionnement nécessaires au transport des marchandises dangereuses (1,4)

Subventions et contributions:

- augmentation due à la modification du projet de déplacement de voies ferrées de Regina 6,6

- diminution du nombre de projets de construction de croisements étagés exécutés à même les fonds du Ministère (1,4)

Explication des prévisions pour 1987-1988: Les prévisions pour 1987-1988 sont de 3,5 millions de dollars ou 8,5 % inférieures au Budget principal 1987-1988 de 40,9 millions de dollars. La différence s'explique par les principaux postes suivants:

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement:

- financement des groupes de travail de Toronto et de Vancouver sur le transport des marchandises dangereuses 1,5

E. Surface

Objectif

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle.

Description

Les activités relatives aux transports de surface englobent l'élaboration, la mise en vigueur et le contrôle des politiques et des programmes concernant la sécurité routière et ferroviaire, la réglementation des véhicules automobiles et le transport des marchandises dangereuses, ainsi que l'élaboration et la tenue à jour des plans et des modalités à suivre pour les modes de transport de surface dans les situations d'urgence nationales.

Sommaires des ressources

L'activité Surface représente environ 1,6 % du total des dépenses du Ministère prévues pour 1988-1989 et 1,4 % du total des années-personnes.

Tableau 2-90: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		1988-1989		Prévu		1987-1988		Différence		Détails	
Planification d'urgence et opérations - Surface		268		261		7		2-98		2-100		2-103	
Sécurité ferroviaire		12 790		7 756		5 034		2-100		2-100		2-103	
Transport des marchandises dangereuses		7 872		11 081		(3 209)		2-103		2-107		2-112	
Sécurité routière et réglementation automobile		16 590		17 231		(641)		2-107		2-112		2-112	
Direction et administration		1 234		1 068		166		2-112		2-112		2-112	
Activités du Ministère		38 754		37 397		1 357		2-112		2-112		2-112	
Années-personnes autorisées		278		281		(3)		2-112		2-112		2-112	

Tableau 2-87: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars) 1986-1987

Budget	Réel	Budget principal	Différence
Dépenses en capital	6 594	6 594	-
Contributions	17 590	17 590	-
	24 184	24 184	-

Le tableau 2-88 résume la partie de la sous-activité Aéroport de développement qui reçoit un apport en capital.

Tableau 2-88: Résumé de l'apport en capital

(en milliers de dollars)

Aéroports du Labrador et de Terre-Neuve			
1 880	2 100	5 575	
Aéroports du Nouveau-Québec pour les Inuits			
11 684	6 000	5 153	
13 564	8 100	10 728	

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 2-89 présente une analyse sommaire du Programme d'immobilisations pour 1988-1989. Pour une ventilation par projet, se reporter à la Section III, tableau 3-9, page 3-40.

Tableau 2-89: Sommaire des projets d'immobilisations prévu pour 1988-1989 - Aéroports de développement

(en milliers de dollars)

Dépenses	Coût estimatif jusqu'au 31 mars 1988	dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
Budget			
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande			
Aérogares et installations connexes	2 327	1 253	903
Aires de manœuvre des aéronefs	6 419	1 963	2 660
	8 746	3 216	3 563
			1 967

Objectif

Garantir la prestation d'un réseau d'aéroports civils de façon à répondre aux projets de développement socio-économique du gouvernement du Canada (et à rompre l'isolement).

Description

Cette sous-activité comprend les petits aéroports situés sur la côte du Labrador et à Terre-Neuve, des aéroports visés par le Programme de développement du Nouveau-Québec (Inuit) ainsi que les aéroports desservant les régions peu peuplées et isolées du pays dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Territoire du Yukon. Le gouvernement assume les frais engagés pour maintenir la capacité du système et la qualité du service à un niveau adéquat dans tout le réseau.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente moins de 2 % des dépenses en capital et 47 % des contributions du Groupe de gestion des aéroports. Il n'y a aucune recette. Les dépenses sont résumées au tableau 2-86.

Tableau 2-86: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal	
		1988-1989		1987-1988		1986-1987	
Dépenses en capital		3 563		5 100		6 594	
Contributions au chapitre du fonctionnement		7 100		7 000		6 862	
Apport en capital		13 564		8 100		10 728	
		20 664		15 100		17 590	
Besoins nets en ressources		24 227		20 200		24 184	

Résultats financiers en 1986-1987: Faisant autrefois partie des aéroports financés par l'Etat, les aéroports de développement ont été établis comme sous-activité distincte au milieu de 1986. Comme le Budget principal précédait ne tenait pas compte de cette distinction, les montants indiqués pour le Budget principal au tableau 2-87 ont été fixés de façon à égaliser ceux des ressources utilisées en 1986-1987.

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 2-84 comprend une analyse sommaire du programme d'immobilisations prévu pour 1988-1989. Pour une ventilation par projet, se reporter à la section III, tableau 3-9, page 3-34 à 3-40.

Tableau 2-84: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1988-1989 - Aéroports financés par l'Etat et exploités par Transports Canada

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	prévues jusqu'au 31 mars 1988	1988-1989	des dépenses futures
Restauration d'installations			
59 048	23 674	28 838	6 536
Aérogares et installations			
28 551	4 512	18 066	5 973
aéronefs			
15 313	2 705	7 195	5 413
Bâtiments et matériel			
21 520	19 003	2 517	-
Services aéroporitaires			
26 376	-	26 376	-
Travaux divers de moins			
150 808	49 894	82 992	17 922
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande			
23 686	3 469	15 945	4 272
Aérogares et installations			
2 457	1 545	912	-
Aires de manœuvre des			
aéronefs			
26 143	5 014	16 857	4 272
176 951	54 908	99 849	22 194

Aéroports exploités par d'autres parties: Cette sous-activité prévoit en outre une aide financière aux aéroports régionaux et locaux exploités par des municipalités ou par d'autres parties. Le tableau 2-85 résume les contributions prévues au chapitre du fonctionnement et de l'apport en capital.

Tableau 2-85: Aéroports exploités par d'autres parties - Contributions

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1988-1989	1987-1988	1986-1987
Contributions au chapitre du fonctionnement			
11 038	10 800	12 449	
Apport en capital			
12 302	10 100	7 401	
23 340	20 900	19 850	

Tableau 2-82: Aéroports financés par l'État et exploités par Transports Canada - Dépenses de fonctionnement brutes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal		1986-1987	
		1988-1989		1987-1988					
		A-P		\$		A-P		\$	
Exploitation des aéroports	Services aéroportuaires	39 761	487	34 449	477	39 069		604	
	Entretien et réparation								
	des installations	70 896	808	79 562	909	86 863		1 085	
	Soutien du programme	18 709	297	15 934	310	-		-	
	d'immobilisations								
		129 366	1 592	129 945	1 696	125 932		1 689	
Services de soutien généraux									
Service de soutien à									
l'architecture et au génie		16 398	304	16 678	342	20 789		454	
Gestion et administration		32 797	422	33 855	474	38 760		602	
Autres		3 644	24	3 622	47	7 547		123	
		52 839	750	54 155	863	67 096		1 179	
Dépenses totales		182 205	2 342	184 100	2 559	193 028		2 868	
Coûts récupérés auprès des principaux aéroports fédéraux		34 688		38 225		38 296			

Tableau 2-83: Résumé des principaux facteurs déterminants de la charge de travail

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal		1986-1987	
		1988-1989		1987-1988					
		Nbre		Nbre		Nbre			
		Superficie en milliers de m ²)		Superficie en milliers de m ²)		Superficie en milliers de m ²)			
Total des heures d'ouverture publiées		273 020		273 020		293 854		271 771	
	Total des heures d'ouverture	266 950		267 560					
Aérogares		84	135,1	84	135,1	89	165,5		
	Surfaces côte piste	21 990,0		21 990,0		22 666,8			

Tableau 2-81: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars) 1986-1987

	Réel	Budget principal	Différence
	\$	A-P	\$
Depenses de fonctionnement	193 028	189 351	3 677
Depenses en capital	120 274	131 459	(11 185)
Contributions	19 850	23 318	(3 468)
Depenses totales	333 152	344 128	(10 976)
			69
Recettes et coûts récupérés	97 295	93 551	3 744
Répartition de la taxe du transport aérien	216 250	223 197	(6 947)
Recettes totales, coûts récupérés et taxe de transport aérien	313 545	316 748	(3 203)
			69
	19 607	2 868	27 380
			2 799
			(7 773)
			69

Données sur le rendement et justification des ressources

Aéroports exploités par Transports Canada: Le tableau 2-82 résume les dépenses au chapitre du fonctionnement des aéroports, les dépenses totales au titre des services de soutien pour l'ensemble de l'Activité, qui sont planifiées et contrôlées par cette sous-activité, ainsi que le montant des coûts récupérés auprès des principaux aéroports fédéraux pour ces services de soutien. Au tableau 2-83 figure un résumé des principaux facteurs déterminant de la charge de travail influant sur le fonctionnement des aéroports.

Tableau 2-80 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	Prévu	Réel
1988-1989				
1987-1988				
1986-1987				
Aéroports exploités par Transports Canada	182 205	184 100	193 028	
Dépenses de fonctionnement	99 849	121 800	120 274	
Dépenses en capital	282 054	305 900	313 302	
Aéroports exploités par d'autres parties - Contributions	23 340	20 900	19 850	
Dépenses totales	305 394	326 800	333 152	
Recettes et coûts récupérés	99 183	98 000	97 295	
Répartition de la taxe du transport aérien	230 438	247 400	216 250	
Recettes nettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	329 621	345 400	313 545	
Besoins nets en ressources (fournies)	(24 227)	(18 600)	19 607	
Années-personnes	2 342	2 559	2 868	

Résultats financiers en 1986-1987: Le rendement financier pour cette sous-activité a été supérieur aux prévisions du Budget principal de 7,8 millions de dollars. Les dépenses de fonctionnement accrues de 3,7 millions de dollars sont attribuables à une augmentation du financement pour appuyer la Phase I de la sûreté de l'aviation civile portant sur le renfort des mesures de sécurité dans les aéroports. La décision du Ministère de réviser sa politique de financement de façon à répondre aux besoins des années futures et de reporter certains fonds en 1987-1988 a entraîné des réductions dans les dépenses en capital et des contributions de 11,2 millions et de 3,5 millions de dollars, respectivement. On a enregistré une réduction de 3,2 millions de dollars dans les recettes en raison d'une nouvelle répartition de la taxe de transport aérien.

D. 2 Aéroports financés par l'État

Objectif

Garantir la prestation d'un réseau d'aéroports civils, sous réserve que la demande soit suffisamment élevée pour permettre la récupération d'un pourcentage prédéterminé des coûts de fonctionnement annuel du réseau.

Description

Aéroports exploités par Transports Canada: Cette sous-activité comprend l'exploitation de 97 aéroports, y compris les aéroports exploités par des transporteurs aériens, comme ceux de St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Québec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse et Yellowknife. Sont également compris certains petits aéroports commerciaux, comme ceux de Prince George, Lethbridge et Yarmouth, ainsi que des aéroports destinés à l'aviation générale, comme ceux de Pitt Meadows, près de Vancouver et de Springbank, près de Calgary. Les activités des aéroports exploités par des transporteurs aériens se comparent à celles des principaux aéroports fédéraux. La plupart des aéroports de cette sous-activité desservent les régions les moins peuplées et les plus isolées du pays; aussi comptent-ils beaucoup moins de mouvements d'aéronefs et de passagers, source de recettes. Le gouvernement assume les dépenses non récupérables qui sont requises pour maintenir la capacité du système et la qualité du service à un niveau adéquat dans tout le pays. (Pour une description de la nature des activités, se reporter à la page 2-81).

Aéroports exploités par d'autres parties: Cette sous-activité comprend également une aide financière en capital aux aéroports régionaux et locaux exploités par d'autres paliers de gouvernement.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 39 % des dépenses totales de fonctionnement de l'Activité, 49 % des dépenses en capital, 53 % des contributions, 22 % des recettes et des coûts récupérés, 75 % des recettes réparties provenant de la taxe du transport aérien et 57 % des années-personnes du Groupe de gestion des aéroports.

pages 3-29 à 3-34.

Tableau 2-79: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1988-1989, Principaux aéroports fédéraux

(en milliers de dollars)		Coût estimatif	31 mars 1988	Budget	Besoins des années futures
		total	prévues jusqu'au	dépenses	1988-1989
Restauration d'installations					
désuètes					
Aérogares et installations	62 759	11 150	23 187	28 422	
Aires de manoeuvre des connexes	97 063	15 880	46 386	34 797	
aéronefs					
Bâtiments et équipement	9 291	5 762	2 709	820	
de maintenance					
Services aéroportuaires	505	400	105	-	
d'urgence					
Travaux divers de moins	19 998	-	19 998	-	
de 250 000 \$					
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande					
Aérogares et installations	51 498	39 455	7 556	4 487	
Aires de manoeuvre des	3 549	55	1 237	2 257	
aéronefs					
	55 047	39 510	8 793	6 744	
	244 663	72 702	101 178	70 783	

Tableau 2-77: Principaux aéroports fédéraux - État récapitulatif des dépenses

	Budget des dépenses		Budget des dépenses	
	1988-1989	Prévu	1987-1988	Réel
		\$	A-P	\$
				A-P

Services aéroportuaires	31 210*	434	29 250*	433	52 210	432
Entretien et réparation						
des installations	86 994	972	86 632	1 036	92 630	1 034
Services de gestion, d'administration et autres services de soutien spécialisé	21 579	368	23 029	402	23 578	401
Services de soutien - Programme d'immobilisations	3 984	17	870	7	-	-
	143 767	1 791	139 781	1 878	168 418	1 867

Autres coûts et frais	82 300	68 185	61 201						
Frais de contrôle de la circulation aérienne									
Services de gestion et de soutien spécialisé	34 688	38 225	38 296						
Subventions tenant lieu de taxes	26 400	21 309	25 825						
	143 767	1 791	139 781	1 878	168 418	1 867			

* La diminution des dépenses de 1987-1988 et 1988-1989 est principalement attribuable au transfert de la fonction de sécurité des aéroports à la GRC.

Les deux grands facteurs influant sur les coûts de fonctionnement des aéroports sont les heures d'ouverture de ceux-ci pour les besoins du public voyageur et des transporteurs aériens ainsi que l'ampleur et la nature des installations à entretenir pour l'arrivée et le départ des aéronefs et pour les voyageurs. Le tableau 2-78 illustre les principaux facteurs déterminant de la charge de travail.

Tableau 2-78: Résumé des principaux facteurs déterminants de la charge de travail

Budget des dépenses		1988-1989		1987-1988		Prévu		Réal	

Tableau 2-76: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)				
1986-1987				
	Réel	Budget	Différence	
	\$	\$	\$	A-P
Dépenses de fonctionnement	293 740	285 341	8 399	
Dépenses en capital	84 373	95 057	(10 684)	
Dépenses totales	378 113	380 398	(2 285)	(63)
Recettes et coûts récupérés	323 097	320 029	3 068	
Répartition de la taxe du transport aérien	81 503	81 503	-	
Total des recettes, des coûts récupérés et de la taxe de transport aérien	404 600	401 532	3 068	
	(26 487)	1 867	(21 134)	1 930
	(5 353)	(5 353)	(63)	

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses: Le tableau 2-77 offre une ventilation des prévisions sur les dépenses de fonctionnement des principaux aéroports fédéraux pour 1988-1989. Elles comprennent les frais des services de contrôle de la circulation aérienne assurés à proximité immédiate de chaque aéroport par l'activité aviation. Les frais relatifs aux services de gestion et de soutien spécialisé représentent les coûts récupérés par les aéroports financés par l'Etat au chapitre des services de gestion, de commercialisation, d'administration, d'architecture, de génie et des autres services de soutien technique qui sont fournis à cette composante. (Pour plus de détails concernant ces frais et les frais de contrôle de la circulation aérienne, se reporter à la page 3-54).

Tableau 2-75: Dépenses nettes

(en millions de dollars)		Budget des dépenses		
		1988-1989	1987-1988	Réel 1986-1987
Dépenses de fonctionnement	287 155	267 500	293 740	
Dépenses en capital	101 178	101 700	84 373	
Dépenses totales	388 333	369 200	378 113	
Recettes, coûts récupérés	356 986	338 993	323 097	
Répartition de la taxe du transport aérien	79 800	85 307	81 503	
Recettes totales, coûts récupérés et taxe de transport aérien	436 786	424 300	404 600	
Besoins nets en ressources (fournies)	(48 453)	(55 100)	(26 487)	
Années-personnes	1 791	1 878	1 867	

On trouvera à la section III - Renseignements complémentaires,

tableaux 3-27 à 3-32, pages 3-60 à 3-63 des états récapitulatifs de

l'utilisation projetée des crédits du fonds renouvelable et des profits

ou des pertes enregistrées par chaque aéroport.

Résultats financier en 1986-1987: Le résultat financier des principaux aéroports fédéraux en 1986-1987 a été supérieur à ce qui avait été prévu au moment de l'établissement du Budget principal des dépenses. Bien que les dépenses de fonctionnement et d'entretien, à l'exclusion de l'amortissement, de l'intérêt sur le capital, des services fournis et reçus sans frais, se soient établies à 8,4 millions de dollars de plus que prévu en raison de l'augmentation du financement pour la sécurité dans les aéroports et Expo 86, les dépenses en capital se sont chiffrées à 10,7 millions de dollars de moins que ce qui figurait dans le Budget principal des dépenses à cause d'une décision de reporter certaines dépenses d'immobilisations en 1987-1988 et à un transfert interne au Service financier pour la révision du matériel informatique. Les recettes ont augmenté de 3,1 millions de dollars grâce à un rendement supérieur de la taxe de transport aérien. En raison du gel de la dotation, le nombre d'années-personnes a été réduit de 63 par rapport aux prévisions. Se reporter au tableau 2-76.

Objectif

Garantir aux usagers l'accès à un réseau d'aéroports civils financièrement autonomes.

Description

Aéroports autonomes: La sous-activité des principaux aéroports fédéraux fonctionne en tant qu'entité autonome au moyen du fonds renouvelable des aéroports, lequel constitue une autorisation permanente d'effectuer des paiements à même le Fonds du revenu consolidé pour le fonds de roulement, les acquisitions d'immobilisations et le financement temporaire des déficits accumulés dans le cas des aéroports approuvés par le Conseil du Trésor. Les coûts de fonctionnement des aéroports participants sont récupérés grâce à l'imposition de taxes et de droits sur les biens et les services offerts aux usagers des aéroports et aussi aux recettes tirées des concessions et à la contribution provenant des taxes de transport aérien.

Liste des aéroports: Cette sous-activité comprend les 9 plus grands aéroports du Canada, soit ceux de Halifax, Montréal-Mirabel, Montréal-Dorval, Toronto, Ottawa, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.

Dépenses de fonctionnement: Les activités aéroportuaires comprennent deux tâches principales, à savoir : la prestation de services aéroportuaires aux passagers et aux aéronefs et l'entretien et réparation des installations aéroportuaires. La sécurité et la surveillance, ainsi que les services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronefs sont parmi les plus importants services aéroportuaires.

Les installations aéroportuaires nécessitant un entretien et des réparations comprennent toute une gamme de bâtiments (par exemple : les hangars de stationnement, les bâtiments d'entretien et les autres bâtiments auxiliaires), les structures de surface (par exemple : les pistes, les voies de circulation, les aires de trafic, les routes et les parcs de stationnement), les systèmes mécaniques et électriques ainsi que diverses pièces d'équipement fixes et mobiles. Les coûts d'entretien et de réparation de ces installations comprennent, entre autres, les coûts des services publics, de l'entretien des bâtiments, du déneigement et des réparations.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 61 % des dépenses de fonctionnement, 49 % des dépenses en capital, 78 % des recettes et des coûts récupérés, 25 % des recettes provenant de la taxe de transport aérien et 43 % des années-personnes du Groupe de gestion des aéroports.

Budgétaire - Activités du Ministère

- **Dépenses de fonctionnement:** l'augmentation est attribuable à l'accroissement du financement pour les approbations de la Phase II de la sûreté de l'aviation civile et Expo 86.

12,1

- **Dépenses en capital:** la réduction découle de la décision du Ministère de reporter le financement pour répondre aux besoins des années futures jusqu'en 1987-1988 et au transfert interne pour financer les révisions du matériel informatique.

(21,9)

- **Contributions:** la réduction est attribuable au report de fonds par le Ministère de 1986-1987 à 1987-1988, et aussi à un changement dans les priorités du Ministère.

(3,3)

Détails de l'Activité

Les détails sur les besoins en ressources de l'Activité ont été ventilés de façon à correspondre au niveau auquel les résultats sont identifiés et mesurés à des fins d'affectation de ressources et de gestion opérationnelle. Dans le cas du Groupe de gestion des aéroports, ce reporter aux sous-activités suivantes :

D.1	Principaux aéroports fédéraux	2-81
D.2	Aéroports financés par l'Etat	2-86
D.3	Aéroports de développement	2-91

Page

Tableau 2-73: Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1988-1989

(en milliers de dollars)	Dépenses					Recettes,
	Côuts	recupérés	et taxe de	transpôt	pour	
Besoins nets de ressources	1988-1989					
Principaux aéroports fédéraux	287 155	101 178	-	388 333	436 786	(48 453)
Aéroports finacés par l'Etat	182 205	99 849	23 340	305 394	329 621	(24 227)
Aéroports de développement	-	3 563	20 664	24 227	-	24 227
	469 360	204 590	44 004	717 954	766 407	(48 453)

Examen des résultats financiers
Tableau 2-74: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)				1986-1987	
Réal		Budget principal		Différence	
Principaux aéroports fédéraux		(26 487)	(21 134)	(5 353)	
Aéroports financés par l'Etat		19 607	27 380	(7 773)	-
Aéroports de développement*		24 184	24 184		
		17 304	30 430	(13 126)	
Années-personnes		4 735	4 729	6	

* Jusqu'au milieu de 1986, les aéroports de développement faisaient partie de la sous-activité des aéroports finacés par l'Etat. Comme le Budget précédent ne tenait pas compte de cette distinction, le montant indiqué ici pour les aéroports de développement a été fixé de façon à égalier celui des ressources réelles utilisées en 1986-1987.

Explication de la différence: Les besoins financiers réels se sont établis à 13,1 millions de dollars de moins que prévu dans le Budget principal des dépenses de 1986-1987. Les principaux facteurs suivants expliquent cette réduction:

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1988-1989 se situent à 5 millions de dollars de plus que prévu en 1987-1988. Cette augmentation est attribuable aux facteurs suivants:

En millions de dollars

●	Dépenses de fonctionnement: l'augmentation est attribuable aux coûts plus élevés des subventions tenant lieu d'impôt et aux droits majorés de contrôle terminal.	17,8
●	Dépenses en capital: la diminution est attribuable à la réaffectation interne pour refléter les priorités actuelles du Ministère dans le Programme d'immobilisations.	(24,0)
●	Contributions: augmentation au chapitre du financement de la sécurité de l'aviation civile, augmentation de l'apport du MEIR pour contribution en capital au projet Causapscal et report de 1987-1988.	8,0
●	Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien: la réduction est principalement attribuable à la réaffectation de la taxe sur le transport aérien.	3,3
●	Années-personnes: transfert d'années-personnes à TPC à l'appui des services A et E et augmentation de 21 années-personnes pour la Phase II du Programme de sûreté de l'aviation civile.	(304 A-P)

Explication des prévisions pour 1987-1988: Ces prévisions sont de 3,7 millions de dollars inférieurs au Budget principal des dépenses de 1987-1988. La différence s'explique par une diminution des dépenses de fonctionnement de 23,5 millions de dollars, d'une augmentation des dépenses en immobilisations de 22 millions de dollars et d'une réduction des contributions de 4,1 millions de dollars, contrebalancées par une diminution des recettes de 9,3 millions de dollars.

Le tableau 2-73 illustre les ressources estimatives qui seront affectées et utilisées au titre des sous-activités du Groupe de gestion des aéroports en 1988-1989.

D. Groupe de gestion des aéroports

Objectif

Garantir un réseau national facile d'accès et fiable d'aéroports civils sûrs et efficaces.

Description

Le Groupe de gestion des aéroports est chargé d'élaborer, de maintenir et d'exploiter les services et les installations essentiels aux aéroports civils du Canada, en appliquant une gestion commerciale pour éventuellement atteindre l'autonomie. Les opérations aéroportuaires portent sur la prestation de services aux passagers et aux aéronefs comme le contrôle de la sécurité des passagers et des bagages, les services de surveillance, les services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronefs et la maintenance et l'entretien des installations aéroportuaires dont les aérogares, les garages de stationnement, les pistes, les routes et l'équipement mécanique et électronique. Transports Canada exploite 9 grands aéroports et 97 aéroports nationaux, régionaux et locaux.

Sommaires des ressources

Le Groupe de gestion des aéroports représente environ 20,7 % des dépenses totales du Ministère pour 1988-1989, avant que le Programme ne soit crédité des recettes, des coûts récupérés et de la taxe de transport aérien, et de 20,2 % du nombre total d'années-personnes. Un élément important de cette Activité fonctionne à la manière d'un fonds renouvelable. Les besoins nets en ressources sont résumés par sous-activité au tableau 2-72.

Tableau 2-72: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses	1988-1989	Prévu	1987-1988	Différence
Pour détails				voir page
Principaux aéroports fédéraux*	(48 453)	(55 100)	6 647	2-82
Aéroports financés par l'Etat	(24 227)	(18 600)	(5 627)	2-87
Aéroports de développement	24 227	20 200	4 027	2-91
Années-personnes	4 133	4 437	(304)	
Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes				

Tableau 2-71: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)

1986-1987

- **Dépenses en capital:** Cet excédent résulte d'une réaffectation des ressources à l'intérieur du Groupe.
- **Recettes:** Ce moins-perçu au chapitre des frais récupérés de 6,2 millions de dollars est attribuable à l'abolition du recouvrement des frais généraux imputés sur le Fonds renouvelable des aéroports, suite à la réorganisation du Ministère.

	Réel	Budget principal	Différence
	\$	A-P	\$
		A-P	A-P
Dépenses de fonctionnement	11 848	86	14 697
Dépenses en capital	144	1 720	(1 576)
Subventions et contributions	198	650	(452)
Dépenses totales	12 190	86	17 067
Recettes et coûts récupérés	764	7 004	(4 877)
	11 426	86	10 063
		72	1 363
			14

Objectif

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et à l'efficacité des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

Description

Cette sous-activité consiste en la gestion de l'Activité, notamment la définition de politiques et de priorités, l'élaboration de plans opérationnels et de plans des dépenses en capital et le contrôle des ressources. Elle relève du bureau du Sous-ministre adjoint pour l'Aviation de même que des unités qui assurent le soutien de l'Activité toute entière dans les secteurs fonctionnels suivants: la planification, la gestion des ressources et les services à la direction.

Sommaires des ressources

Cette Sous-activité représente 3 % des dépenses de fonctionnement et 1 % des années-personnes pour l'exercice 1988-1989.

Tableau 2-70: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses			
	Prévu	1987-1988	Réel
		1986-1987	
Dépenses de fonctionnement	12 370	12 210	11 848
Dépenses en capital	938	155	144
Subventions et Contributions	650	30	198
Dépenses totales	13 958	12 395	12 190
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	-	-	764
	13 958	12 395	11 426
Années-personnes	73	72	86

Résultats financiers de 1986-1987

- Dépenses de fonctionnement: d'excédent est attribuable aux réaffectations à l'intérieur du Groupe qui ont réduit l'autorisation de la Sous-activité de 2,8 millions de dollars.

Tableau 2-69: Résumé des principales variables de la charge de travail

Les principaux déterminants de la charge de travail des Services des aéronefs comprennent les heures de vol demandées par les divers usagers des aéronefs et le nombre d'aéronefs utilisés. Le tableau 2-69 résume ces principales variables.

Budget des dépenses		1988-1989		1987-1988		1986-1987	
Prévu		Réel					
Nombre d'aéronefs	99	99	100	Etat de service des aéronefs*	77,65 %	77,65 %	77,73 %
Nombre d'heures de vol assurées par les aéronefs	8 320	12 397	11 405	. Navigation aérienne	12 635	11 405	
. Réglementation aérienne	17 785	13 325	12 397	. Service de la	17 785	12 397	
Garde côtière canadienne	1 279	1 279	1 892	. Bureau canadien de la	1 279	1 892	
sécurité aérienne	458,2	538,9	524,4	Utilisation (heures) par	458,2	524,4	
année et par aéronef				. Aéronefs à voilure fixe			
. Aéronefs à voilure tournante				. Aéronefs à voilure tournante			
* Pourcentage des heures normales de fonctionnement pendant lesquelles les aéronefs sont en état de service.							

- **Dépenses de fonctionnement:** Ce déficit découle de la surutilisation de 18 années-personnes et de dépenses supérieures aux prévisions au chapitre du carburant et de la maintenance des aéronefs. Ce déficit a été épongé au moyen de la réaffectation des ressources à l'intérieur du Groupe de l'aviation.
- **Dépenses en capital:** Cet excédent est attribuable aux réductions approuvées de l'autorisation de la Sous-activité.
- **Recettes:** L'écart négatif de 2,1 millions de dollars des coûts récupérés est attribuable à une demande moins forte d'hélicoptères de la part de la Garde côtière canadienne que ce qui avait été prévu dans le Budget principal.

Tableau 2-67: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)				
	Réel	A-P	\$	Budget principal
				Différence
Dépenses de fonctionnement	39 048	455	33 798	437
Dépenses en capital	30 486		45 934	(15 448)
Dépenses totales	69 534	455	79 732	437
Recettes et coûts récupérés	11 154		13 256	(2 102)
	58 380	455	66 476	437
				(8 096)
	18			18

Données sur le rendement et justification des ressources

Le tableau 2-68 donne une ventilation des besoins de ressources de fonctionnement.

Tableau 2-68: Services des aéronefs - Dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)				
	Budget des dépenses	Prévu	Réel	
	1988-1989	1987-1988	1986-1987	
	\$	A-P	\$	A-P
Utilisation des aéronefs	11 958	62	10 190	62
Entretien	22 490	304	24 561	304
Formation	2 598	32	2 325	30
Gestion et administration	2 540	49	2 762	48
	39 586	447	39 838	444
				39 048
				455

C.4 Services des aéronefs

Objectif

Fournir des services d'aéronef à titre de soutien aux opérations du programme de Transports Canada et des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes:

- La fourniture d'aéronefs utilisés à l'appui des opérations du programme de Transports Canada et des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral;

- La prestation de services d'instructions de vol à des fins professionnelles aux pilotes de Transports Canada et du Bureau canadien de la sécurité aérienne;

- La prestation de services de formation opérationnelle aux préposés à la maintenance des aéronefs de Transports Canada.

Sommaires des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cette sous-activité représentent 8 % des dépenses totales de fonctionnement et 6 % des années-personnes totales pour l'exercice 1988-1989.

Tableau 2-66: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	
	Réel	1988-1989	1987-1988
Dépenses de fonctionnement	39 048	39 586	39 838
Dépenses en capital	30 486	1 539	7 454
Dépenses totales	69 534	41 125	47 292
Recettes et coûts récupérés	11 154	14 955	13 400
Années-personnes	455	447	444
	58 380	26 170	33 892

Tableau 2-64: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)					
1986-1987					
Budget	Réal	A-P	\$	A-P	\$
Budget principal				A-P	\$
Différence				A-P	\$
Dépenses de fonctionnement					
	2 829	43	2 829	43	-
	2 829	43	2 829	43	-
	2 829	43	2 829	43	-

Données sur le rendement et justification des ressources

Analyse et promotion de la sécurité aérienne: Le tableau 2-65 illustre la répartition des principaux déterminants de la charge de travail de cette sous-activité. Ce sont les pratiques et les procédures sûres fournies au personnel de l'aéronautique et aux exploitants d'aéronefs.

Tableau 2-65: Sommaire des principales variables de la charge de travail

Budget des dépenses					
1988-1989					
Prévu					
Réal					
1987-1988					
1986-1987					
Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur	84 600	83 700	82 879		
Nombre d'exploitants d'aéronefs et d'organisations (intérieurs)	2 310	2 210	2 150		
Nombre de présentations et d'exposés sur la sécurité	402	400	350		
Nombre de personnes rejointes	25 000	25 000	15 000		
% des exposés sur la sécurité effectués par rapport au nombre des exposés demandés	50 %	50 %	50 %		
Nombre de recommandations de sécurité, d'avis de sécurité aérienne et d'avis de manquement à la sécurité reçus	290	290	156		
. Recommandations du BCSA	90	90	36		

C.3 Analyse et promotion de la sécurité aérienne

Objectif

Inciter le personnel aéronautique et les utilisateurs d'aéronefs à observer des pratiques et procédures sûres dans toutes les activités de l'aviation.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes:

- La détection et la définition des manquements à la sécurité aérienne au moyen de la recherche et de l'analyse;
- La diffusion de renseignements pertinents sur la sécurité au personnel de l'aéronautique et aux utilisateurs d'aéronefs (publications sur la sécurité des vols, documents audio-visuels, programmes de sensibilisation, enquêtes sur la sécurité et visites sur les lieux).

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 0,8 % des dépenses de fonctionnement totales et 0,7 % des années-personnes totales de l'Activité pour l'exercice 1988-1989.

Tableau 2-63: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses			
1988-1989			
Prévu	1987-1988	1986-1987	Réel
Dépenses de fonctionnement			
3 655	3 369	2 829	-
Dépenses en capital			
50	39	2 829	-
3 705	3 408	2 829	43
Années-personnes			
49	49	43	

Résultats financiers de 1986-1987: Déjà considérée comme faisant partie intégrante de la Sous-activité Réglementation aérienne, la Sous-activité de l'analyse et de la promotion de la sécurité aérienne a été constituée au milieu de l'année 1986, à la suite d'une réorganisation de la gestion. Étant donné que l'ancien Budget des dépenses n'était pas établi en fonction de cette Sous-activité, le tableau 2-64 illustre de façon approximative les ressources dont l'utilisation était prévue en 1986-1987.

Recettes: Les frais d'examen et de délivrance de licences (0,5 million de dollars) sont les principales sources de recettes de cette fonction. Pour plus de détails sur les recettes, se reporter à la Section II, tableau 3-21, Sommaire des recettes et des coûts récupérés de l'Activité Aviation, page 3-55.

* En conformité du Registre des aéroports de l'aviation civile et des chiffres au 31 mars de chaque année.	
Année	Permis valide de vol ou C de N°
1980	19 278
1981	19 375
1982	19 290
1983	19 132
1984	18 485
1985	18 478
1986	18 256
1987 (au 10 septembre)	16 896

En conformité du paragraphe (1) ci-dessus, on a adopté une approche systémique qui accorde une plus grande importance à l'étude et à l'évaluation du système de maintenance des aéronefs du transporteur aérien, par opposition à l'inspection ponctuelle de chaque appareil. Les résultats de pareilles études et évaluation de l'ensemble du système déterminent l'importance de l'échantillon d'aéronefs devant être inspectés. Cette approche est plus économique et permet à l'inspecteur de comprendre l'ensemble de l'opération du transporteur de même que l'interaction de ses composantes; et

le fait que seuls les aéronefs possédant des certificats de navigabilité (C d N) ou des permis valides de vol doivent être inspectés. Le nombre de ceux-ci décline depuis 1982, comme le montre le tableau suivant:

* Pour des explications sur les réductions, voir ce qui suit.

Le déclin du nombre d'inspections annuelles des aéronefs individuels est attribuable aux faits suivants:

- L'accent est dorénavant placé sur les appareils du transport aérien plutôt que sur les aéronefs immatriculés au nom de particuliers;

Budget des dépenses				1988-1989				1987-1988				1986-1987			
Prévu				Réal				Prévu				Réal			
Nombre de licences et de permis				84 600	83 700	82 879		Nombre de transporteurs aériens				2 331	2 199	2 094	
(intérieurs et étrangers)								Nombre d'aéronefs immatriculés				27 513	27 216	27 027	
Nombre d'autorisations réglementaires traitées								. Transactions relatives à une licence				115 246	113 941	112 258	
. Homologations de matériels aéronautiques				1 204	1 320	1 179		. Agrements d'organisations				5 785	5 785	5 670	
Nombre d'inspections effectuées				13 782	14 425	13 330		. Personnel							
. Aéronefs*				3 842	3 429	6 420		. Organisations				4 285	4 388	4 283	
. Organisations								Nombre de mesures d'application				2 249	1 752	1 871	
. Enquêtes								. Mesures judiciaires et administratives				1 080	930	927	

Dépenses de fonctionnement: l'excédent est attribuable aux réalisations des ressources à l'intérieur du Groupe, lesquelles ont réduit l'autorisation de la Sous-activité de 3,3 millions de dollars; la sous-utilisation de 29 années-personnes a entraîné un autre excédent de 1,3 million de dollars; la réduction des besoins aux chapitres des services professionnels et spéciaux, du transport et des communications, des services d'utilité publique et du matériel et des approvisionnements représente 0,9 million de dollars.

Tableau 2-60: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)					
1986-1987					
	Réel	Budget principal	Différence		
	\$	A-P	\$	A-P	
Dépenses de fonctionnement	49 376	823	54 837	852	(5 461) (29)
Dépenses en capital	1 481		1 046		435
Contributions	96		100		(4)
Dépenses totales	50 953	823	55 983	852	(5 030) (29)
Recettes et coûts récupérés	672		802		(130)
	50 281	823	55 181	852	(4 900) (29)

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation aérienne: Le tableau 2-61 illustre la répartition des besoins en ressources de fonctionnement.

Tableau 2-61: Réglementation aérienne - Dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)					
Budget des dépenses					
	1988-1989	1987-1988	Réel		
	\$	A-P	\$	A-P	
Licences, certification et navigabilité	44 625	736	43 344	726	40 260 675
Lois et mesures d'application	5 851	85	5 648	93	4 816 81
Gestion et administration	4 867	56	3 225	40	4 300 67
	55 343	877	52 217	859	49 376 823

C.2 Réglementation aérienne

Objectif

Réglementer et contrôler les activités de l'aviation civile afin d'assurer la sécurité du système national de transport aérien civil.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions réglementaires suivantes:

- L'élaboration et la promulgation des lois, règlements et normes.
- La certification et le contrôle de la compétence du personnel aéronautique, la navigabilité des aéronefs, de même que des opérations des services aériens commerciaux et de tous les autres organismes d'aviation commerciale.
- L'application de la loi sur l'aéronautique, du Règlement de l'Air et les Ordonnances sur la navigation aérienne, au moyen d'enquêtes et de poursuites.

Sommaires des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cette Sous-activité représentent 11 % des dépenses totales de fonctionnement et 13 % des années-personnes totales pour l'exercice 1988-1989.

Tableau 2-59: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	
		1988-1989	1987-1988
		Prévu	Réel
Dépenses de fonctionnement	55 343	52 217	49 376
Dépenses en capital	1 538	1 639	1 481
Contributions	100	100	96
Dépenses totales	56 981	53 956	50 953
Recettes et coûts récupérés	694	670	672
	56 287	53 286	50 281
Années-personnes	877	859	823

Tableau 2-58: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1988-1989 - Système de navigation aérienne

(en milliers de dollars)			
Dépenses	Cout	estimatif	1988
prévues	Jusqu'au	31 mars	1988
Besoins	Budget des	dépenses	1988-1989
des années	futures		
Restauration d'installations			
désuètes			
Installations et équipement des			
Services de la circulation			
aérienne			
Systèmes de surveillance et	131 074	26 696	49 951
d'affichage	852 703	402 605	176 492
Systèmes de communication	84 649	20 125	29 911
Systèmes de navigation aérienne	108 373	36 367	21 587
et d'atterrissage	1 900	457	612
Aéronefs et avionique	28 664	6 798	6 546
Projets divers de moins de	16 349	-	16 349
250 000 \$			-
Accroissement de la capacité			
pour répondre à la demande accrue			
Installations et équipement des			
Services de la circulation			
aérienne			
Systèmes de surveillance	34 882	28 578	2 988
et d'affichage	17 275	16 959	143
Systèmes de communication	382	182	200
Systèmes de navigation	32 318	9 888	11 667
aérienne et d'atterrissage	6 588	5 939	649
Aéronefs et avionique	1 604	380	591
Administration	93 049	61 926	16 238
	1 316 761	554 974	317 686
			444 101

Analyse des recettes: Pour plus de détails sur la nature et le montant des recettes provenant de cette Sous-activité, se reporter à la Section III, tableau 3-21, Sommaire des recettes et des coûts récupérés de l'Aviation, page 3-55.

Le tableau 2-57 présente certains des éléments clés qui influent sur les besoins en matière de ressources de fonctionnement de cette sous-activité.

Tableau 2-57: Éléments clés influant sur les ressources de fonctionnement

(en milliers de dollars)			Budget des dépenses		
			1988-1989	1987-1988	Réel 1986-1987
Services de contrôle de la circulation aérienne					
Nombre d'unités de contrôle de la circulation aérienne	75			76	76
Heures directes de service aux usagers	1 996 715			1 959 199	1 920 352
Services d'information de vol et services consultatifs					
Nombre de stations d'information de vol	109			109	111
Heures directes de service aux usagers	1 299 191			1 282 328	1 288 031
Services techniques					
Systèmes de surveillance radar	102			98	95
Aides à la navigation	1 577			1 557	1 535
Systèmes de communication	366			362	356
Services à l'aviation					
Aéroports IFR publics*	315			304	293
Approches aux instruments publiées	715			686	645
Routes aériennes et voies aériennes publiées	181 316			176 416	169 765
* Les aéroports IFR publics sont les aéroports qui sont agréés et dotés de l'équipement nécessaire pour le décollage et l'atterrissage des avions selon les Règles de vol aux instruments.					
Analyse des dépenses en capital: Le tableau 2-58 fournit une analyse sommaire du Programme d'immobilisations prévu pour 1988-1989. Le principal projet de la Couronne est le Programme de modernisation et d'automatisation des radars (RAMP).					
Le financement budgétisé pour 1988-1989 est de 317,7 millions de dollars. Se reporter à la Section III, tableau 3-8, pages 3-13 à 3-28, à pour de détails sur les projets individuels. Les détails sur les grands projets de l'État du Groupe de l'aviation se trouvent dans la Section III page 3-45.					

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses de fonctionnement: Il est prévu que les Services de la circulation aérienne auront besoin de 54 % des dépenses de fonctionnement et de 59 % des ressources humaines prévues pour cette sous-activité. Les Services techniques représentent 35 % des dépenses de fonctionnement et 34 % de l'affectation de personnel. Les Services à l'aviation représentent les 11 % restants des dépenses de fonctionnement et 7 % des besoins en personnel.

Tableau 2-56: Système de navigation aérienne – Dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal	
		1988-1989		1987-1988		1986-1987	
		A-P		\$		A-P	
		\$		\$		\$	
Services de la circulation aérienne	Contrôle de la circulation	155 253	2 447	174 975	2 618	165 550	2 678
	Stations d'information de vol	46 644	781	41 686	825	38 225	847
Services techniques	Services à l'aviation	39 417	353	38 632	346	36 396	337
		130 455	1 876	116 386	1 817	121 800	1 902
		201 897	3 228	216 661	3 443	203 775	3 525
		371 769	5 457	371 679	5 606	361 971	5 764

Tableau 2-54: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses			
	Prévu	Réel	
	1987-1988	1986-1987	
Dépenses de fonctionnement	371 769	371 679	361 971
Dépenses en capital	317 686	205 713	178 509
Contributions	-	15	-
Dépenses totales	689 455	577 407	540 480
Recettes, coûts récupérés et	247 650	175 730	131 250
taxe de transport aérien	441 805	401 677	409 230
Années-personnes	5 457	5 606	5 764

Résultats financiers en 1986-1987

Dépenses de fonctionnement: l'excédent des ressources de fonctionnement est attribuable aux réaffectations à l'intérieur du Groupe qui ont réduit l'autorisation de la Sous-activité de 10,6 millions de dollars d'une part, et à la réduction d'autres besoins de fonctionnement de 2 millions de dollars, d'autre part.

Dépenses en capital: l'excédent des ressources en capital découle de la réduction approuvée de 100 millions de dollars de l'autorisation de la Sous-activité et aussi d'excédents de 4 millions de dollars au titre du RAM et d'un million de dollars au titre de l'aéroport de l'île de Toronto, en raison de retards dans la conception des projets et la livraison de matériaux.

Tableau 2-55: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)

Budget			
	Réel	principal	Différence
	\$	A-P	\$
	A-P	\$	A-P
Dépenses de fonctionnement	361 971	5 764	374 610
Dépenses en capital	178 509	283 241	(104 732)
Contributions	-	159	(159)
Dépenses totales	540 480	5 764	658 010
Recettes, coûts récupérés et	131 250	131 958	(708)
taxe de transport aérien	409 230	5 764	409 230
Net	409 230	5 764	526 052
			5 749
			(116 822)
			15

C.1 Système de navigation aérienne

Objectif

Assurer la disponibilité et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civile.

Description

Cette sous-activité comprend trois services principaux : le contrôle de la circulation aérienne, les services d'information de vol et les aides à la navigation. Un réseau comprenant 7 centres de contrôle régional, 8 unités de contrôle terminal et 61 tours de contrôle d'aéroport est en place pour assurer des services de contrôle en route ainsi que des départs et des arrivées. Cent neuf stations d'information de vol assurent des services d'information de vol. En outre, plusieurs centaines d'aides à la navigation sont là pour aider les pilotes à établir leur position et leur cap au cours de l'étape en route entre les aéroports, ainsi que pour les aider à atterrir et à décoller en toute sécurité. Aux fins du fonctionnement, cette sous-activité remplit trois fonctions principales.

Services de la circulation aérienne: Empêcher les collisions et les abordages et assurer un écoulement rapide, sûr et ordonné de la circulation aérienne.

Services techniques: Assurer la disponibilité et la fiabilité de systèmes de surveillance radar et de communication aux fins du contrôle de la circulation aérienne et des services de sécurité des vols ainsi que d'aides radio à la navigation pour la navigation des aéronefs.

Services à l'aviation: Fournir des plans, des exigences, des politiques, des normes, des procédures, des services d'étalement et d'inspection en vol et des services d'information aéronautique afin d'assurer la sécurité et l'efficacité du système de navigation aérienne.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 77 % des dépenses de fonctionnement totales, 99 % des dépenses en capital et 79 % des années-personnes totales pour l'exercice 1988-1989.

● Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien: la réduction est attribuable à un moins-perçu de recettes (4,1 millions de dollars). Le Conseil d'examen des programmes a approuvé une réduction du budget des recettes du Groupe de l'aviation (5,1 millions de dollars)

9,2

Détails de l'Activité

Les détails des besoins financiers pour l'Activité ont été ventilés selon le niveau auquel les résultats sont définis et mesurés aux fins d'affectation et de gestion opérationnelle des ressources. Pour l'Aviation, se référer aux sous-activités suivantes:

Page	
2-61	C.1 Système de navigation aérienne
2-66	C.2 Réglementation aérienne
2-70	C.3 Analyse et promotion de la sécurité aérienne
2-72	C.4 Services des aéronefs
2-75	C.5 Direction et Administration

Tableau 2-53: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)			
1986-1987			
	Budget principal	Réel	Différence
Système de navigation aérienne	409 230	50 281	(116 822)
Réglementation aérienne	526 052	55 181	(4 900)
Analyse et promotion de la			
sécurité aérienne	2 829	2 829	-
Services des aéronefs	58 380	66 476	(8 096)
Direction et Administration	11 426	10 063	1 363
	532 146	660 601	(128 455)
Années-personnes	7 171	7 153	18

Explication de la différence: Les besoins financiers réels ont été de 128,5 millions de dollars, soit 19 %, inférieurs aux besoins prévus dans le Budget principal de 1986-1987. Voici les principales causes de cet excédent:

En millions
de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

● **Dépenses de fonctionnement:** les excédents sont attribuables à une nette réduction des autres coûts de fonctionnement (6,9 millions de dollars); le reste de l'excédent (8,8 millions de dollars) représente les réductions nettes du Budget du Groupe de l'aviation approuvé par le Conseil d'examen des programmes (15,7)

● **Dépenses en capital:** l'excédent est attribuable aux reports entraînés par des livraisons tardives de matériaux et des retards de conception de projets se chiffrant (14,5 millions de dollars); le solde représente les réaffectations à d'autres programmes du Ministère (121,4)

● **Subventions et contributions:** l'excédent est attribuable à une diminution des paiements versés à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (0,5 million de dollars) et des dépenses de formation en contrôle de la circulation aérienne au CEGEP de Saint-Jean-sur-Richelieu (0,1 million de dollars) (0,6)

Explication de la différence: Les besoins financiers de 1988-1989 sont de 37,3 millions de dollars, soit de 7 % supérieurs aux prévisions de 1987-1988. Cette augmentation est attribuable aux facteurs suivants:

En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

- **Dépenses de fonctionnement:** augmentations nettes résultant des majorations salariales, contrebalancées par les engagements du Groupe au chapitre de la réduction du déficit. 4,0
- **Dépenses en capital:** augmentation du nombre de projets approuvés liés au Plan d'investissement du Groupe 106,8
- **Recettes:** le Groupe a reçu une portion accrue de la taxe de transport aérien à la suite d'une augmentation du total de la somme perçue de cette taxe. (73,5)

Explication des prévisions de 1987-1988: Les prévisions de 1987-1988 sont de 602 millions de dollars ou de 0,1 % supérieures au Budget principal de 1987-1988 qui était de 504 millions de dollars. La différence est attribuable à une nette augmentation des heures supplémentaires entraînée par le trafic accru de règles de vol aux instruments (IFR), contrebalancée par un fléchissement des dépenses en capital en raison de retards et de reports de l'exécution de certains projets d'immobilisation.

Tableau 2-52: Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1988-1989

(en milliers de dollars)		Dépenses		Recettes,		coûts récupérés et taxe de transport nets de ressources	
		Fonctionnement		Subventions et Contributions		Total	
Système de navigation aérienne	371 769	317 686	-	689 455 (247 650)	441 805	56 287	441 805
Réglementation aérienne	55 343	1 538	100	56 981 (694)	56 287		56 287
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	3 655	50	-	3 705	3 705	-	3 705
Services des aéronefs	39 586	1 539	-	41 125 (14 955)	26 170		26 170
Direction et Administration	12 370	938	650	13 958	13 958	-	13 958
	482 723	321 751	750	805 224 (263 299)	541 925		541 925

C. Aviation

Objectif

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et l'efficacité des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

Description

Le Groupe de l'Aviation est chargé de l'élaboration et du fonctionnement des services et des installations essentielles de navigation aérienne dont les politiques, les plans et les procédures, les services d'inspection et d'étalonnage en vol et d'information aéronautique; de la prestation d'installations, d'équipement et de systèmes électroniques fiables de navigation aérienne; du maintien du débit sûr, ordonné et rapide du trafic aérien au moyen du contrôle et du guidage des mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien et dans les aires de manœuvre d'aéroport; de la réglementation du contrôle et des activités de l'aviation civile dont la détection des conditions dangereuses; de la promotion de la sécurité et de la prestation de services de vol à Transports Canada et à d'autres organismes et ministères fédéraux.

Sommaires des ressources

L'Activité Aviation représente approximativement 22,4 % des dépenses totales du Ministère pour 1988-1989 et 33,7 % des années-personnes totales.

Tableau 2-51: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
1988-1989				
Prévisions				
1987-1988				
Différence				
Détail à la page				
Système de navigation aérienne	441 805	401 677	40 128	2-61
Réglementation aérienne	56 287	53 286	3 001	2-66
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	3 705	3 408	297	2-70
Services des aéronefs	26 170	33 892	(7 722)	2-72
Direction et Administration	13 958	12 395	1 563	2-75
	541 925	504 658	37 267	
	6 903	7 030	(127)	
Années-personnes				

Tableau 2-49: Dépenses

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1988-1989	1987-1988	1986-1987	
Aide financière accordée aux administrations de pilotage afin de compenser les déficits de fonctionnement	● Atlantique	460	
	● Laurentides	1 250	1 282
	● Grands Lacs	1 315	-
		3 089	1 742
Paiements budgétaires	-	-	-

Résultats financiers de 1986-1987: Deux administrations ont eu besoin d'aide financière du gouvernement. L'Administration de pilotage de l'Atlantique a connu une diminution de 10 % par rapport à 1985 pour ce qui est de la demande de services de pilotage; par ailleurs, ces recettes ont diminué en raison du report de l'entrée en vigueur des augmentations tarifaires. L'administration a également reçu des paiements relativement au coût de remplacement d'un bateau-pilote.

A l'Administration de pilotage des Laurentides, les recettes ont été inférieures à celles prévues au budget en raison du report de l'entrée en vigueur des augmentations tarifaires et de la réduction du taux de cette augmentation. L'augmentation considérable des dépenses a été provoquée par le règlement du litige avec les pilotes engagés à contrat. L'Administration a également engagé des dépenses non renouvelables pour l'informatisation de son système de facturation ainsi que pour des services juridiques et spéciaux.

Tableau 2-50: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)			
	Réel	Budget des dépenses	Différence
1986-1987			
Aide financière accordée aux administrations de pilotage afin de compenser les déficits de fonctionnement	● Atlantique	460	-
	● Laurentides	1 282	-
		1 742	-
		1 742	1 742

Autres données de base

Des renseignements sur les activités des administrations se trouvent dans le plan général de chacune des quatre administrations de pilotage. Aucune aide financière n'est prévue dans le Budget de 1988-1989 et les administrations de pilotage devront trouver des moyens de s'auto-financer.

Introduction

Ce sous-chapitre décrit les opérations, les besoins financiers et les sources de financement des quatre administrations de pilotage, notamment celles de l'Atlantique, des Grands Lacs (Limitée), des Laurentides et du Pacifique. Toutes sont des sociétés d'État de l'annexe C-1 et, à l'exception d'une seule, sont la propriété directe du gouvernement. L'Administration de pilotage des Grands Lacs est en effet une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Objectifs

Les objectifs de chacune des administrations du pilotage sont :

- d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leurs régions respectives;
- d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

Description

Les administrations de pilotage guident les navires dans les voies d'eau restreintes de certains secteurs. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Grands Lacs guide les navires empruntant le réseau d'écluses. Les administrations, sous réserve de l'autorisation du gouverneur en conseil, établissent des zones de pilotage obligatoires pour certains navires ou certaines classes de navire, déterminent les exigences et les conditions de délivrance de permis et de certificats de pilotage, limitent le nombre de permis pour chaque district, prescrivent les conditions d'exemption du pilotage obligatoire et précisent les droits à percevoir pour les services de pilotage et autres qui sont offerts. L'Administration des Grands Lacs est exploitée aux termes d'un protocole d'entente définissant le partage des recettes entre le Canada et les États-Unis relativement aux sections internationales relevant de sa compétence.

Sommaires des ressources

Depuis leur création en 1972, les administrations de pilotage ont peu à peu développé des structures tarifaires et financières généralement calquées en vue de fonctionner avec peu d'aide financière, sinon aucune, du gouvernement fédéral. Le déclin constant du trafic maritime, jumelé aux retards de mise en oeuvre des augmentations tarifaires nécessaires dans certaines régions, a toutefois engendré un besoin d'appui financier du fait que les administrations ne parvenaient plus à compenser entièrement les diminutions de recettes par des mesures de réduction des coûts.

Résultats financiers de 1986-1987: L'augmentation du déficit d'exploitation découle d'une réduction du nombre de voyages prévus, ce qui a en retour fait diminuer les recettes.

Tableau 2-47: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)			
1986-1987			
Budget des dépenses	Réel	La compagnie de navigation Canarctic Limitée	
Différence	dépenses	4 777	2 116
2 661			

Données sur le rendement et justification des ressources

Les statistiques d'exploitation de la compagnie de navigation Canarctic, qui est exploitée selon l'année civile, sont présentées au tableau 2-48.

Tableau 2-48: Données sur le rendement - Canarctic

Budget des dépenses			
1988-1989			
Prévu	1987-1988	1986-1987	
Réel			
Nombre de voyages de concentrés	7	174 700	
Tonnes totales de marchandises transportées	5	125 000	
	6	150 000	

Des renseignements supplémentaires sur les activités de la compagnie se trouvent dans le Plan d'entreprise de la compagnie Canarctic Limitée.

B.7 La Compagnie de navigation Canarctic Limitée

Objectifs

Participer à l'extraction de minerais et d'hydrocarbures de divers emplacements dans la région de l'Arctique et perfectionner les connaissances et l'expérience dans la conception, la construction et l'exploitation de grands transporteurs de vrac pouvant naviguer dans l'Arctique sans aide de brise-glace.

Description

La sous-activité vise à faciliter la réalisation de ces objectifs par les moyens exposés ci-après :

La compagnie de navigation Canarctic Limitée : Par l'entremise de cette compagnie, dont le gouvernement possède 51 % des actions contre 49 % pour North Water Navigation Ltd, le gouvernement exploite le *N.M. Arctic*, vraquier expérimental de la classe Arctique 4 en vue de développer et démontrer la possibilité de navigation dans l'Arctique en tout temps d'une façon économique et sécuritaire. La compagnie de navigation Canarctic a signé un contrat visant le transport de la production totale de la mine de Nanisivik en provenance de Strathcona Sound. De concert avec Federal Commerce and Navigation, la compagnie Canarctic a également signé un contrat avec Cominco pour le transport de 75 % de la production de la mine Polaris, située sur l'île Little Cornwallis. Le navire sert également de laboratoire d'études pour la conception de navire et l'examen de l'état des glaces dans les régions de l'Arctique. Les conclusions de ces travaux sont mises à la disposition des entreprises canadiennes de construction navale et de transport maritime.

Sommaires des ressources

Conformément à l'entente conclue avec les actionnaires, le gouvernement fédéral s'engage à éponger le déficit d'exploitation du *N.M. Arctic*. La compagnie de navigation Canarctic Limitée compte pour environ 1 % des dépenses totales de 1988-1989 de l'activité Marine/Garde côtière canadienne.

Tableau 2-46 : Dépenses

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses			
	Prévu	1987-1988	1986-1987
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	4 751	6 100	4 777

La modification des besoins découle d'une augmentation prévue du nombre de voyages ainsi que du tonnage de marchandises transportées (voir le tableau 2-48); cette situation produira des recettes supplémentaires, ce qui aura pour effet de réduire le déficit d'exploitation.

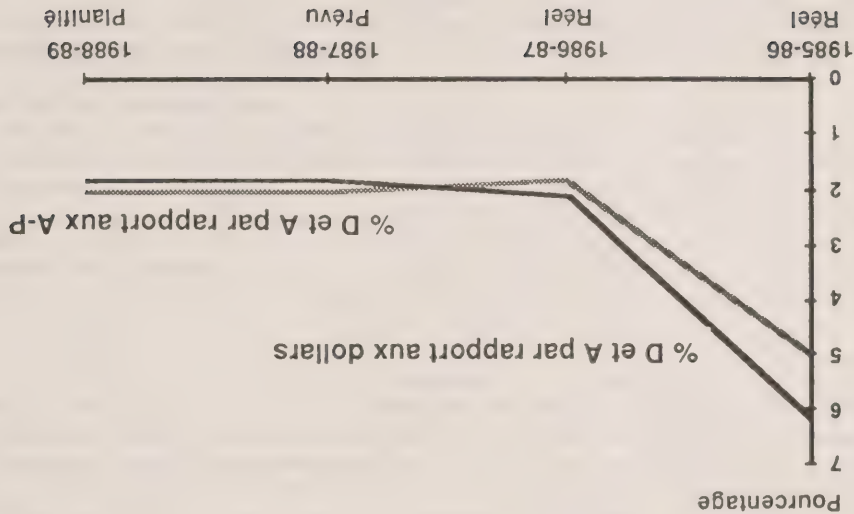
Tableau 2-44: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)				
1986-1987				
Budget des dépenses		Réal		
A-P	\$	A-P	\$	A-P
Dépenses de fonctionnement	8 631	131	9 118	119
Dépenses en capital	922	-	14 943	-
	(14 021)		(14 021)	12
Dépenses totales	9 553	131	24 061	119
	(14 508)		(14 508)	12

Données sur le rendement et justification des ressources

Les dépenses de cette sous-activité représentent le pourcentage ci-après des dépenses de fonctionnement totales et des paiements de transfert de l'Activité:

Tableau 2-45: Direction et Administration - Pourcentage des ressources



B.6 Direction et Administration

Objectif

Diriger l'élaboration, la mise en oeuvre et l'examen des politiques, programmes, plans, règlements et activités opérationnelles à l'appui de la gestion hiérarchique, afin de voir à l'exécution efficace et effective du programme de transport maritime.

Description

Marine/Garde côtière canadienne: Cette sous-activité comprend les bureaux du Sous-ministre adjoint, Marine/commissaire de la Garde côtière canadienne et du Directeur général de chaque région, lesquels sont appuyés de divers groupes de personnel de soutien. Leurs fonctions sont de formuler des buts, des objectifs, des priorités et des mesures de reddition de comptes pour l'ensemble de la sous-activité; d'administrer des programmes de recherche et de développement, d'offrir des services de gestion des ressources, d'établir des projets spéciaux et d'assurer la coordination tant à l'Administration centrale que dans les régions.

Sommaires des ressources

La sous-activité Direction et Administration compte pour environ 1 % du total des dépenses de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1988-1989 et pour 2 % du total des années-personnes.

Tableau 2-43: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal	
		1988-1989		1987-1988		1986-1987	
		\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Dépenses de fonctionnement*	7 448	109	7 502	109	8 631	131	-
Dépenses en capital	1 475	-	1 297	-	922	-	-
Total des besoins en ressources	8 923	109	8 799	109	9 553	131	-

* Comprend des subventions et des contributions de 50 000 \$ en 1986-1987. Pour plus de détails, voir page 3-48.

Résultats financiers de 1986-1987: La diminution des dépenses en capital est attribuable à une diminution des mouvements de trésorerie liés à de nombreux projets, notamment la réclamation de terrain et la deuxième voie d'accès à Dartmouth (Nouvelle-Ecosse) et la reconstruction d'un atelier à Sorel (Québec).

Données sur le rendement et justification des ressources

Havres et ports publics: La majeure partie des dépenses de fonctionnement est consacrée à la réparation, à la réfection et à l'entretien préventif des bâtiments et ouvrages existants. Les plans de 1988-1989 portent sur l'entretien et la réparation de l'infrastructure de même que sur les projets de dragage d'entretien, le tout à un coût estimatif de 30 millions de dollars. Le budget est demeuré relativement stable au cours des dernières années. Il est prévu que, pour 1988-1989, environ 8 500 000 tonnes de marchandises seront maintenues dans les havres et ports publics.

Versements aux commissions de port: L'activité Marine/Garde côtière canadienne prévoit le versement de fonds aux commissions portuaires pour l'exécution de certains projets d'équipement. Le projet ci-après a été financé par l'entremise du programme spécial de relance.

Tableau 2-42: Versements aux commissions de port

(en millions de dollars)			Budget des dépenses	
			Prévu	Réel
			1987-1988	1986-1987
Hamilton - Construction du complexe portuaire est			-	1 160

Recettes: Près de 10,5 millions de dollars seront récupérés sous forme de droits de quai et de port ainsi que de location. Ces recettes seront portées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette sous-activité.

Tableau 2-40: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)					Budget des dépenses				
Prévu					1988-1989				
1987-1988					1986-1987				
Réal					A-P				
\$					\$				
A-P					A-P				
Dépenses de fonctionnement*					87				
36 265	87	29 842	87	32 696	89	32 696	87	27 796	-
38 783	-	17 327	-	27 796	-	-	-	-	-
75 048	87	47 169	87	60 492	89	60 492	87	1 160	-
Versements aux commissions portuaires					-				
-					-				
Total des besoins en ressources					75 048				
87					47 169				
89					61 652				

* Comprend des subventions et contributions de 5 000 \$ en 1988-1989, 149 000 \$ en 1987-1988 et 244 650 \$ en 1986-1987. Pour plus de détails, voir page 3-48.

La hausse des dépenses de fonctionnement découle du fait qu'un moins grand nombre de réparations ont été nécessaires aux quais en 1987-1988. Résultats financiers de 1986-1987: La baisse des coûts de fonctionnement est attribuable à la réduction des travaux de dragage dans le cadre du programme de réduction du déficit et aux économies réalisées dans les coûts de réparation des quais.

La diminution des dépenses en capital est attribuable aux retards survenus dans les projets et au report de certains projets.

Tableau 2-41: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)					1986-1987				
Réal					Budget des dépenses				
A-P					A-P				
\$					\$				
A-P					A-P				
Dépenses de fonctionnement					89				
32 696	89	37 972	89	(5 276)	-	-	(18 208)	-	-
27 796	-	46 004	-	-	-	-	-	-	-
1 160	-	1 160	-	-	-	-	-	-	-
Versements aux commissions portuaires					-				
-					-				
Dépenses totales					61 652				
89					85 136				
-					89				
(23 484)					-				

B.5 Havres et ports publics

Objectif

Maintenir un réseau efficace de ports et havres publics en vue d'assurer l'accessibilité et l'efficacité des mouvements intermodaux de marchandises et de personnes à l'appui des objectifs socio-économiques nationaux, régionaux et locaux, particulièrement ceux qui sont reliés au commerce maritime international du Canada.

Description

La sous-activité vise à faciliter la réalisation de ces objectifs par le moyens exposés ci-après :

Havres et ports publics : Cet organisme est chargé de l'expansion, de l'administration et de l'entretien de 576 ports et havres publics destinés à répondre aux besoins en transport maritime commercial. Les moins importants de ces ports connaissent un trafic limité et n'existent que pour permettre l'accès à des communautés isolées. Les plus importants sont en revanche très actifs et leur appui aux industries locales a une incidence considérable. Ces ports ne sont pas financièrement autonomes en tant que réseau et Transports Canada les administre à titre de ports publics.

Des quais, des hangars, des aires d'entreposage, des brise-lames et des services de dragage sont fournis aux ports selon les besoins des usagers. Les opérations courantes dans les ports comprennent l'application des règlements concernant l'utilisation des installations, l'accès au public d'une façon équitable et le déplacement sûr des navires et des cargaisons ainsi que la perception des droits des usagers. Le gouvernement fédéral n'offre pas de services directs dans ces ports, par exemple la manutention des cargaisons.

Versements aux commissions de port : Il existe neuf commissions de port qui manutentionnent 20 % du total des marchandises transportées dans tout le pays. Ces commissions sont des entités para-commerciales et sont presque financièrement autonomes. Toutefois, elles peuvent obtenir des contributions, des subventions ou des emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Le montant des emprunts contractés s'établit présentement à 1,7 million de dollars. (Voir tableau 3-24, page 3-58).

Sommaires des ressources

La sous-activité des Havres et ports publics compte pour environ 12 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1988-1989 et 1 % du total des années-personnes.

Recherche et sauvetage, prévention: Un important programme de sécurité nautique est mené en vue de réduire le nombre d'incidents mettant en cause des petites embarcations. Ces fonds sont utilisés pour la production de matériel vidéo, de réclames publicitaires télévisées et radiophoniques, de publications telles que le Guide de sécurité nautique et le Manuel de sécurité des pêcheurs en eaux intérieures; ils servent également à faire des démonstrations sur la sécurité et à mener des inspections à titre gracieux. Les démonstrations sur la sécurité sont axées sur la formation des éducateurs, c'est-à-dire que des personnes ou des groupes reçoivent l'enseignement voulu et que ceux-ci transmettent ensuite les connaissances acquises à bon nombre de plaisanciers et de pêcheurs. Le tableau 2-38 présente les résultats réels et prévus relativement à certains indices de rendement.

Tableau 2-38: Données sur le rendement - Recherche et sauvetage, prévention

Budget des dépenses			Prévu			Réel		
1988-1989			1987-1988			1986-1987		
Nombre d'incidents en R&S	7 377		7 327			7 342		
Nombre d'inspections à titre gracieux et de démonstrations sur la sécurité	6 297		5 855			5 593		
Nombre d'heures consacrées aux inspections et démonstrations	6 167		5 598			5 287		
Nombre de liaisons avec les plaisanciers	5 980		5 550			5 119		
Nombre d'expositions de bateaux de plaisance	56		56			58		
Nombre de visiteurs aux expositions	420 000		420 000			450 491		

Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime: Des opérations de sauvetage sont également menées par des propriétaires de navire qui sont membres bénévoles des unités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM). Le tableau 2-39 montre la croissance du service de même que ses activités de sauvetage. Les dépenses en carburant et en assurances engagées par les unités auxiliaires afin d'intervenir lors d'incidents de recherche et sauvetage ainsi que les frais de formation et de déplacement autorisés des membres d'équipage sont remboursés aux unités du Service. Les membres du SACSM participent également au programme de prévention en R&S.

Tableau 2-39: Tendances au sein du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime - Croissance et charge de travail

Budget des dépenses			Prévu			Réel		
1988-1989			1987-1988			1986-1987		
Nombre de membres du SACSM	3 545		3 339			3 210		
Nombre de navires du SACSM	1 582		1 400			1 327		
Nombre d'inspections à titre gracieux et de démonstrations sur la sécurité	2 265		2 160			1 928		
Nombre d'heures consacrées aux inspections et démonstrations	2 435		2 325			2 065		
Nombre d'interventions de R&S par le SACSM	2 142		2 117			1 835		

Tableau 2-36: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars) 1986-1987

	Réel	Budget des dépenses	Différence
	P-Y	P-Y	\$
Opérations de recherche et sauvetage	50 471	44 866	5 605
Recherche et sauvetage, prévention	3 163	2 651	512
Services auxiliaires canadiens			(1)
de sauvetage maritime	1 406	1 565	(159)
Dépenses de fonctionnement*	55 040	49 082	5 958
Dépenses en capital	28 896	21 699	7 197
Dépenses totales	83 936	70 781	13 155
Recettes à valoir sur le crédit	-	-	-
Besoins nets en ressources	83 936	70 781	13 155

Données sur le rendement et justification des ressources

Opérations de recherche et sauvetage: De concert avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière canadienne fournit des effectifs aux centres de coordination du sauvetage de Halifax (Nouvelle-Écosse), Trenton (Ontario) et Victoria (Colombie-Britannique) et exploite des centres secondaires de sauvetage maritime à St. John's (Terre-Neuve) et Québec (Québec). En outre, la Garde côtière exploite 42 navires de R&S, 29 embarcations de sauvetage côtier et 3 aéronefs. Ces unités spécialisées sont exploitées 24 heures durant, 7 jours par semaine, et peuvent intervenir tant au large qu'en eaux intérieures, plus précisément dans les secteurs où une analyse des incidents signalés a démontré le besoin de disposer de ressources affectées exclusivement pour R&S. Ces unités doivent se mettre en route vers le lieu de l'incident dans les 30 minutes suivant la réception d'un appel de détresse. Le Programme des embarcations de sauvetage côtier se poursuit durant les mois d'été en raison de la hausse des activités de navigation de plaisance.

Le tableau 2-37 fournit les résultats réels et prévus de certains indices de rendement pour cette fonction.

Tableau 2-37: Données sur le rendement - Opérations de recherche et sauvetage

Budget des dépenses	Prévu	Réel
	1987-1988	1986-1987
Pourcentage des vies sauvées par rapport au nombre de vies en danger pour tous les incidents maritimes de R&S	91,0	88,2
Nombre d'interventions par les unités spécialisées de R&S	4 048	4 138
Nombre d'unités spécialisées de R&S par les centres consacrés à la R&S	78	61
367 566	369 054	247 822

Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime : Pour compléter ses opérations de sauvetage, la Garde côtière encourage et soutient les activités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime qui dispose de ressources de recherche et de sauvetage à divers endroits au pays et participe à des programmes de sécurité nautique.

Sommaires des ressources

La sous-activité Recherche et sauvetage maritimes (R&S) compte pour environ 12 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1988-1989 et 15 % du total des années-personnes.

Tableau 2-35: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal	
		1988-1989		1987-1988		1986-1987	
		\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Opérations de recherche et sauvetage	59 366	918	58 299	920	50 471	880	
Recherche et sauvetage, prévention	2 996	33	2 951	33	3 163	28	
Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime	1 924	13	1 907	13	1 406	15	
Dépenses de fonctionnement*	64 286	964	63 157	966	55 040	923	
Dépenses en capital	10 306	—	18 997	—	28 896	—	
Dépenses totales	74 592	964	82 154	966	83 936	923	
Recettes à valoir sur le crédit	31	—	31	—	—	—	
Besoins nets en ressources	74 561	964	82 123	966	83 936	923	

* Comprend des subventions et des contributions de 1 250 000 \$ en 1988-1989 et en 1987-1988 et 696 685 \$ en 1986-1987. Pour plus de détails, voir page 3-48.

La hausse des dépenses de fonctionnement est attribuable au rajustement des coûts relativement aux traitements et salaires; cette augmentation est partiellement contrebalancée par une réduction du nombre d'années-personnes qui ont été transférées au Secrétariat national de recherche et sauvetage qui relève maintenant du ministre de la Défense nationale.

Résultats financiers de 1986-1987 : L'augmentation des dépenses de fonctionnement est attribuable à la surutilisation d'années-personnes qui a découlé de l'utilisation non prévue de navires et de ressources R&S complémentaires.

Les dépenses en capital supplémentaires sont attribuables pour la plupart à la construction rapide de la vedette R&S de type 600.

B.4 Recherche et sauvetage maritimes

Objectif

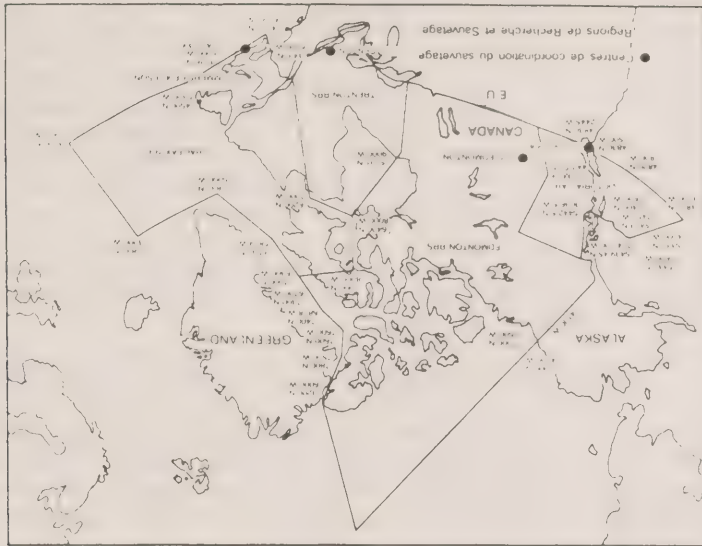
Fournir des services de Recherche et sauvetage maritimes dans les eaux canadiennes des Grands Lacs et du réseau du Saint-Laurent ainsi que dans celles prévues en vertu de conventions internationales; promouvoir la sécurité nautique auprès du grand public afin de prévenir les accidents mortels et les blessures et, dans la mesure du possible et lorsque les opérations y sont directement reliées, de limiter les dommages à la propriété ou la perte de celle-ci.

Description

La sous-activité vise à faciliter la réalisation de ces objectifs par les moyens énoncés ci-après.

Opérations de recherche et sauvetage: Des unités spécialisées de recherche et sauvetage ainsi que les services connexes sont affectés à ces fonctions, le tout de concert avec le ministère de la Défense nationale. Le tableau 2-34 présente les régions de Recherche et sauvetage au Canada et l'emplacement des Centres de coordination du sauvetage.

Tableau 2-34: Régions de Recherche et sauvetage et centres de coordination du sauvetage



Recherche et sauvetage, prévention: La campagne de sécurité s'adressant aux utilisateurs de petites embarcations se fait par l'entremise de programmes d'information visant à sensibiliser le public à certaines questions de sécurité.

Données sur le rendement et justification des ressources

Sécurité des navires: Des 39 173 navires immatriculés au Canada, 5 600 doivent être inspectés. Par ailleurs, il est prévu que l'entente sur le contrôle des états d'immatriculation comprendra l'inspection d'environ 1 200 navires étrangers dans les ports canadiens. L'exécution du Programme d'hygiène et de santé au travail pour le compte de Travail Canada comporte la tenue d'enquêtes sur environ 1 500 accidents par année; 24 années-personnes sont affectées à l'administration de ce programme. Afin de s'acquitter de ses responsabilités, la Direction emploie 315 inspecteurs et examinateurs à Ottawa, dans les cinq centres régionaux et dans 30 bureaux de district répartis dans tout le Canada. Le tableau 2-32 donne des statistiques sur le rendement.

Tableau 2-32: Données sur le rendement - Sécurité des navires

Budget des dépenses			1988-1989			1987-1988			1986-1987		
Prévu			Réal			Prévu			Réal		
Nombre d'inspections	29 370		29 332	28 244		13 450	12 790		8 568	7 784	
Nombre d'examen	13 400										
Nombre de plans examinés	8 639										

Urgences: Afin de répondre aux besoins en nettoyage, la Garde côtière dispose d'un noyau de 55 employés situé à son Administration centrale et dans ses bureaux régionaux et de district. Puisque les coûts des opérations de nettoyage sont recouvrés en entier, le crédit budgétaire ne comprend que les coûts des salaires et de l'entretien de l'équipement. Le tableau 2-33 indique les résultats réels et prévus par rapport aux principaux indices d'efficacité opérationnelle.

Tableau 2-33: Données sur le rendement - Urgences

Budget des dépenses			1988-1989			1987-1988			1986-1987		
Prévu			Réal			Prévu			Réal		
Nombre de rapports d'incidents de pollution reçus	1 991		1 966	2 027		1 190	1 065		1 190	1 065	
Nombre d'interventions suite à des rapports d'incidents de pollution	159		150	164		19 940	11 068		19 940	11 068	
d'incidents de pollution	950										
Nombre de personnes formées	11 240										
Nombre d'heures/étudiants en formation	54		54	54							
Nombre de centres pour interventions à la pollution											

Recettes: Environ 2,8 millions de dollars seront recouvrés du secteur privé relativement aux inspections et examens effectués par le service de la Sécurité des navires. Ces recettes sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette sous-activité.

Sommaires des ressources

La sous-activité Réglementation maritime compte pour 5 % du total des dépenses de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1988-1989 et 8 % du total des années-personnes.

Tableau 2-30: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal	
		1988-1989		1987-1988		1986-1987	

		\$		\$		\$	
		A-P		A-P		A-P	
Sécurité des navires	25 274	413	4 850	61	4 787	401	22 411
Urgences	69		5 531	61			397
Dépenses de fonctionnement*	30 124	474	2 336	29 108	4 230	462	27 942
Dépenses en capital	2 336	-	-	-	-	-	2 770
Dépenses totales	32 460	474	33 338	462	30 712	466	30 712
Recettes à valoir sur le crédit	21	-	21	-	-	-	-
Besoins nets en ressources	32 439	474	33 317	462	30 712	466	30 712

* Comprend des subventions et contributions 14 117 \$ en 1988-1989, 1987-1988, et 1986-1987. Pour plus de détails, voir page 3-48.

L'augmentation des dépenses de fonctionnement résulte du nombre d'années-personnes supplémentaires nécessaires pour effectuer les enquêtes liées au Programme d'hygiène et de sécurité au travail et des rajustements des prix relatifs aux traitements et salaires.

Résultats financiers de 1986-1987: Les économies réalisées au chapitre des coûts de fonctionnement s'expliquent du fait que le fonds réservé aux interventions d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures a été supprimé dans le cadre du programme de réduction du déficit; ces économies ont cependant été en partie contrebalancées par la surutilisation d'années-personnes et les coûts correspondants des salaires.

Les économies réalisées au chapitre des dépenses en capital sont attribuables aux retards survenus dans le lancement de nombreux projets

Tableau 2-31: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)

		Réal		Budget des dépenses		Différence	
		\$		\$		\$	
		A-P		A-P		A-P	
Sécurité des navires	22 411	397	22 717	395	(306)	2	(1 452)
Urgences	5 531	69	6 983	62	(1 758)	9	(2 725)
Dépenses de fonctionnement	27 942	466	29 700	457	(1 758)	9	(2 725)
Dépenses en capital	2 770	-	5 495	-	(2 725)	9	-
Dépenses totales	30 712	466	35 195	457	(4 483)	9	-
Recettes à valoir sur le crédit	-	-	-	-	(4 483)	9	-
Besoins nets en ressources	30 712	466	35 195	457	(4 483)	9	-

Objectifs

Travailler, administrer et assurer la mise en oeuvre des règlements
partiels afin de contribuer à la sécurité des opérations maritimes et à
la protection de l'environnement, d'atténuer les répercussions sur
l'environnement de la pollution attribuable au déversement de substances
par les navires, et de veiller à la mise en oeuvre d'un programme à long
terme de sécurité en milieu de travail dans l'industrie maritime.

Description

La sous-activité vise à permettre la réalisation de ces objectifs par les
moyens exposés ci-après.

Sécurité des navires : Cet organisme administre, pour le compte du
ministre, les parties de la Loi sur la marine marchande du Canada qui
touchent tous les aspects des programmes de sécurité des navires et de
la pollution causée par les navires. A cette fin, il s'occupe de l'élabora-
tion et de l'application des règlements maritimes concernant les navires
canadiens et les navires immatriculés à l'étranger exploités au Canada;
de l'évaluation et de l'approbation de la conception de tous les navires
commerciaux, notamment les navires à passagers, les plates-formes de
forage et leur équipement, les remorqueurs, les navires de pêche et les
navires de charge afin d'en vérifier la sûreté et l'état de navigabilité;
de l'immatriculation et de la délivrance des permis aux navires. Il
s'occupe également d'approuver la conception de véhicules à utilisation
spéciale (p. ex., les aéroglosses), d'inspecter ces derniers, de les
immatriculer et de leur délivrer des permis; il se charge en outre des
examens et de l'accréditation des officiers et de l'équipage afin d'armer
les navires en personnel compétent. En vertu de la fonction de préven-
tion de la pollution, des règlements sont élaborés; les navires doivent
être inspectés afin de réduire le nombre d'incidents de pollution causée
par les navires en eaux canadiennes et de veiller à ce que les navires
d'immatriculation canadienne observent les prescriptions de la Convention
internationale sur la prévention de la pollution. Des enquêtes sont par-
ticipées en justice lorsqu'un déversement se produit. En outre,
l'organisme se charge, pour le compte du ministre du Travail, du pro-
gramme d'hygiène et de sécurité au travail dans l'industrie maritime
prescrits dans la partie IV du Code canadien du travail et du Règlement
sur l'hygiène et la sécurité au travail qui en découle; le programme
prévoit également l'administration des dispositions actuelles ayant trait
à l'hygiène et à la sécurité au travail comprises dans la Loi sur la
marine marchande du Canada et ses règlements d'application.

Prévention : Cet organisme s'occupe du nettoyage de la pollution causée
par les navires et agit comme organisme-ressource lors d'incidents de
pollution maritime provenant d'autres sources. Il est chargé de
l'évaluation, de l'acquisition et de l'entretien de l'équipement de lutte
contre la pollution de la Garde côtière et s'occupe de tenir à jour
la Garde côtière ainsi que le personnel d'autres organismes.

Recettes: Les recettes à valoir sur le crédit proviennent de la coordination de la mission annuelle de ravitaillement en matériel et fournitures de l'Est de l'Arctique (aux termes de contrats passés avec le secteur privé). En outre, des recettes de 8,1 millions de dollars sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé; celles-ci proviennent de l'affrètement du cablier NGCC *John Cabot*, affecté à la réparation de câbles transatlantiques de Télélobe Canada. Le coût de ces travaux sera recouvré en entier.

Budget des dépenses			
	Prévu	Réel	
1987-1988	1987-1988	1986-1987	
Nombre d'interventions aux demandes	49	50	46
Temps d'utilisation de navires (en jours)	441	441	352
Temps d'utilisation d'hélicoptères (en heures)	1 308	1 070	2 096

Tableau 2-29: Données sur le rendement - Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux

Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux: Le tableau 2-29 présente les données sur le rendement pour les services offerts au titre de cette fonction.

Mission de ravitaillement de l'Est de l'Arctique: Quarante collectives et avant-postes de l'Est de l'Arctique sont généralement ravitaillés par mer chaque année. Le total du tonnage réservé et livré a connu une croissance constante chaque année; le total prévu pour 1988-1989 est de 50 696 tonnes.

Budget des dépenses			
	Prévu	Réel	
1987-1988	1987-1988	1986-1987	
Temps d'utilisation de navires (en jours)	386	386	411
Temps d'utilisation d'hélicoptères (en heures)	607	607	476

Tableau 2-28: Données sur le rendement - Gestion des glaces

Gestion des glaces: L'ouverture d'environ 3 500 milles de chenal et de voie de circulation est réalisée chaque année afin de contrôler l'accumulation des glaces. Le tableau 2-28 présente les principales variables relatives aux besoins en ressources.

La prestation de services d'escorte en eaux infestées de glace totale environ 2 400 jours-navires. Le Budget des dépenses de 1988-1989 ainsi que les prévisions de 1987-1988 sont fondés sur la moyenne de l'état des glaces dans les régions desservies au cours des dernières années. Les besoins réels en ressources varieront si l'état réel des glaces diffère considérablement de la moyenne établie.

Tableau 2-26: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)

Budget des	Réel	\$	P-Y	\$	P-Y
dépenses					
Différence					

Aide au passage des navires dans	72 629	803	68 694	826	3 935
des eaux infestées de glace					(23)
Gestion des glaces	7 879	112	8 735	117	(856)
Ravitaillement de l'est					(5)
de l'Arctique	11 545	9	7 513	9	4 032
Services assurés pour le compte					-
d'autres ministères et					
organismes gouvernementaux	16 220	187	16 048	190	172
					(3)

Dépenses de fonctionnement	108 273	1 111	100 990	1 142	7 283
					(31)
Dépenses en capital	27 685	-	32 382	-	(4 697)
					-
Dépenses totales	135 958	1 111	133 372	1 142	2 586
					(31)
Recettes à valoir sur le crédit	10 898	-	6 722	-	4 176
					-
Besoins nets en ressources	125 060	1 111	126 650	1 142	(1 590)
					(31)

Données sur le rendement et justification des ressources

Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace: Afin de répondre à la demande de services de déglacage, sept brise-glaces lourds sont affectés à cette fin. A ces unités s'ajoutent les navires affectés à l'aide à la navigation, lesquels sont renforcés pour la navigation dans les glaces. Des statistiques sur le rendement sont exposées au tableau 2-27.

Tableau 2-27: Données sur le rendement - Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace

Budget des	dépenses	1988-1989	Prévu	Réel	1986-1987
Nombre de milles de déglacage des chenaux	21 098	21 458	18 372		
Nombre de milles de déglacage pour traversiers	6 709	6 709	2 675		
Nombre de déglacage de ports	862	864	764		
Nombre de navires escortés	1 540	1 522	1 245		

En outre, des renseignements sur l'état des glaces sont recueillis chaque année pour environ 786 000 km de glace.

(Marine/Garde côtière canadienne) 2-39

Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes
gouvernementaux : Des navires et des aéronefs sont affectés à des
opérations précises menées par d'autres ministères et organismes
gouvernementaux. Le plus important de ces services est l'affrètement
NGCC *John Cabot* par Téléglobe Canada et l'affectation de
navires pour le compte du ministère des Pêches et Océans, aux fins de
l'exécution de travaux hydrographiques dans l'Arctique.

Sommaires des ressources

La sous-activité Déglaçage et opérations dans l'Arctique compte pour
environ 20% du total des dépenses de l'activité Marine/Garde côtière
canadienne pour 1988-1989 et 18% du total des années-personnes.

Tableau 2-25: Dépenses nettes

(en millions de dollars)			
Budget des dépenses	1988-1989	Prévu	Réel
	1987-1988	1987-1988	1986-1987
	A-P	\$	A-P
	\$		\$

Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace	78 297	863	77 354	864	72 629	803
Gestion des glaces	5 724	65	5 653	65	7 879	112
Ravitaillement de l'est de l'Arctique	13 757	11	13 708	11	11 545	9
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux	11 919	162	11 705	162	16 220	187
Dépenses de fonctionnement	109 697	1 101	108 420	1 102	108 273	1 111
Dépenses en capital	33 621	-	20 672	-	27 685	-
Dépenses totales	143 318	1 101	129 092	1 102	135 958	1 111
Recettes à valoir sur le crédit	13 586	-	13 551	-	10 898	-
Besoins nets en ressources	129 732	1 101	115 541	1 102	125 060	1 111

La hausse des dépenses de fonctionnement découle des rajustements de co pour les traitements et salaires.

Résultats financiers de 1986-1987: L'augmentation des dépenses de fonctionnement est attribuable au Programme de réglementation des eaux arctiques ainsi qu'à la hausse des coûts d'expédition de marchandises supplémentaires dans le cadre de la mission de ravitaillement de l'Est de l'Arctique, qui a entraîné une augmentation des recettes à valoir sur le crédit.

La diminution des dépenses en capital est attribuable à une modification des mouvements de trésorerie prévus pour le prolongement de la durée de vie du NGCC *Sir John A. Macdonald*.

Recettes: Les recettes à valoir sur le crédit comprennent des déductions sur le salaire des employés pour des loyers, des logements, l'exploitation des ateliers de Prescott et des montants recouvrés du ministère de l'Environnement pour des services de télécommunications maritimes et du ministère des Pêches et Océans pour des services d'hélicoptère. Les recettes perçues pour un service radiodiffusion de messages assuré au secteur privé, montant estimatif de 2,3 millions de dollars pour 1988-1989, sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et ne peuvent pas être utilisées pour cette sous-activité.

Budget des dépenses	Prévu	Réal	1986-1987	
			1987-1988	1988-1989
Nombre de messages de détresse captés	6 546	6 446	6 285	
Nombre de messages et d'appels radiotéléphoniques	1 660 800	1 660 800	1 671 051	

Tableau 2-23: Données de rendement - Communications de sécurité et correspondance publique

Communications de sécurité et correspondance publique: Il existe 33 stations radio dotées de personnel et 123 emplacements de transmission de réception qui sont télécommandés. Ces stations fonctionnent 24 heures par jour et sept jours par semaine.

L'efficacité d'exploitation est évaluée surtout d'après le degré de fonctionnement du matériel de communication. Au cours des dernières années un niveau de disponibilité d'équipement de 99,7% a été réalisé. On envisage de maintenir ce niveau d'efficacité pour 1988-1989.

Le tableau 2-23 expose les résultats réels et prévus relativement au principal facteur d'incidence ainsi qu'à une variable sur les ressources.

Budget des dépenses	1988-1989		1987-1988		1986-1987	
	Prévu	Réel	Prévu	Réel	Prévu	Réel
Mouvements de navires dans des zones STM	479 000	474 000	474 000	470 128	442 984	442 984
Nombre d'heures de position de fonctionnement	399 400	408 160	408 160	470 128	442 984	442 984

Tableau 2-22: Données de rendement - Services du trafic maritime

Le tableau 2-22 expose les résultats réels et prévus par rapport aux principaux indices d'efficacité opérationnelle.

En moyenne, le canal de Canso est gardé ouvert de 280 à 295 jours par année et environ 2 600 navires le franchissent.

Le tableau 2-21 expose les résultats réels et prévus par rapport aux principaux indices d'efficacité opérationnelle.

Par ailleurs, le sondage de la profondeur d'eau est effectué pour maintenir des données pour les travaux de dragage et pour vérifier périodiquement l'état des chenaux. TPC effectuée des travaux de dragage pour le compte de la Garde côtière, sauf dans le fleuve Saint-Laurent et le Saguenay où l'équipement de la Garde côtière est utilisé pour sonder chaque année près de 7 500 hectares.

Services du trafic maritime: Le service est exploité 24 heures par jour et 7 jours par semaine au moyen de 15 centres d'information et de trafic maritime, y compris un centre saisonnier, répartis un peu partout au Canada.

La mesure du rendement est fondée sur le pourcentage de temps de disponibilité de ce système. La disponibilité moyenne est de 99,8% pour les systèmes VHF et de 99,6% pour les systèmes radar. Ces niveaux de service ont été respectés constamment jusqu'à ce jour et aucun changement n'est envisagé.

Le tableau 2-22 montre les résultats réels et envisagés relativement au nombre d'heures de position de fonctionnement, qui est une variable importante quant aux ressources, et le nombre de mouvements de navires dans les zones STM.

Budget des dépenses	1988-1989		1987-1988		1986-1987	
	Prévu	Réel	Prévu	Réel	Prévu	Réel
Nombre de kilomètres carrés sondés	203,7	226,3	226,3	234,5	234,5	234,5
Nombre de mètres cubes dragués	3 397 917	5 868 000	5 868 000	5 721 300	5 721 300	5 721 300
Nombre d'applications pour la protection des eaux navigables	2 275	2 090	2 090	1 628	1 628	1 628

Tableau 2-21: Données de rendement - Développement, entretien et protection des voies navigables

Aménagement, entretien et protection des voies navigables: Le programme de dragage de la Garde côtière porte sur les principaux chenaux de navigation et les chenaux d'approche aux ports et havres. Les programmes de dragage sont exécutés dans chacune des régions de la Garde côtière pour ce qui est de l'entretien général des chenaux selon les dimensions prescrites et de l'établissement de nouveaux chenaux à la suite de demandes de groupes locaux et régionaux désirant d'améliorer les voies navigables afin de permettre l'expansion du commerce. Travaux publics Canada (TPC) utilise son propre équipement ou accorde des marchés de dragage au secteur privé pour faire ces travaux pour le compte de la Garde côtière.

Budget des dépenses	1987-1988	1988-1989	1987-1988	Réel
Nombre possible d'heures de disponibilité de l'installation	990 776	688 195	889 585	990 776
Disponibilité d'équipement (%)	99,8	99,8	99,8	99,8
Nombre d'heures d'entretien	13 009	10 420	11 817	13 009

Tableau 2-20: Données de rendement – Aides à la navigation à longue distance

Aides à la navigation à longue distance: Le système de radiolocalisation comprend quelque 81 radiobalises ainsi qu'un réseau d'aides électroniques à la navigation à longue distance, le Loran C. Le tableau 2-20 expose les résultats réels et prévus par rapport aux principaux indices d'efficacité opérationnelle. La réduction du nombre possible d'heures de disponibilité de l'installation ainsi que la réduction correspondante du nombre d'heures d'entretien découlent de la mise en oeuvre du Programme national de radiobalises, lequel a entraîné une diminution du nombre de balises qui était de 95 en 1987-1988.

Budget des dépenses	1987-1988	1986-1987
% de temps où les aides fonctionnent	99,5	97,4
Temps moyen de réaction pour réparer les pannes (en jours)	5,2	5,1
Nombre d'aides à courte distance	22 659	23 125
Temps d'utilisation de navires (en jours)	8 129	8 837

Tableau 2-19: Données sur le rendement - Aides à la navigation à courte distance

Tableau 2-18: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)					
1986-1987					
		Budget des			
		dépenses		Réal	
			\$	A-P	\$
			A-P		A-P
Aides à la navigation à courte distance	125 813	2 211	150 607	2 386	(24 794) (175)
Aides à la navigation à longue distance	6 599	84	10 260	125	(3 661) (41)
Développement, entretien et protection des voies navigables	31 981	190	26 101	226	5 880 (36)
Services du trafic maritime	23 693	421	24 234	440	(541) (19)
Communications de sécurité et correspondance publique	33 392	558	30 789	483	2,603 75
Dépenses de fonctionnement*	221 478	3 464	241 991	3 660	(20 513) (196)
Dépenses en capital	135 520	-	226 923	-	(91 403) -
Dépenses totales	356 998	3 464	468 914	3 660	(111 916) (196)
Recettes à valoir sur le crédit	1 233	-	1 928	-	(695) -
Besoins nets en ressources	355 765	3 464	466 986	3 660	(111 221) (196)

Aides à la navigation à courte distance: Le réseau comprend près de 13 200 aides flottantes (bouées) et 9 900 aides à terre dont 266 phares principaux et 105 racons. L'emplacement des aides est indiqué sur les cartes de navigation tandis que les caractéristiques et les coordonnées des aides lumineuses apparaissent dans le Livre des feux, des bouées et des signaux de brume. Ces documents sont utilisés par les navires circulant dans les eaux canadiennes. Le système canadien de navigation maritime est conforme au système international adopté par l'Association internationale de signalisation maritime.

Le tableau 2-19 expose les résultats réels et prévus relativement aux principaux indices d'efficacité opérationnelle ainsi que les principales variables touchant les besoins en ressources.

Tableau 2-17: Dépenses nettes

Budget des dépenses		(en milliers de dollars)	
dépenses	1988-1989	Prévu	Réel
1987-1988	1986-1989	\$	A-P
Aides à la navigation à courte distance	138 643	2 207	136 771
Aides à la navigation à longue distance	7 234	90	7 212
Développement, entretien et distance	31 323	203	41 510
protection des voies navigables	24 933	411	24 386
Services du trafic maritime	33 582	523	33 547
Communications de sécurité et correspondance publique	235 715	3 434	243 426
Dépenses de fonctionnement*	84 266	-	87 977
Dépenses en capital	319 981	3 434	331 403
Dépenses totales	1 406	-	1 417
Recettes à valoir sur le crédit	3 464	3 434	356 998
Besoins nets en ressources	318 575	3 434	329 986
	3 464	3 434	355 765

* Comprend des subventions et contributions de 2 090 000 \$ en 1988-1989; 6 059 500 \$ en 1987-1988 et 642 950 \$ en 1986-1987. Pour plus de détails, voir page 3-48.

La réduction des coûts de fonctionnement découle de la diminution des besoins en dragage (voir le tableau 2-21) ainsi que de l'achèvement du Programme de protection des piliers du pont Lavolette, entraînant ainsi une baisse de la contribution. Ces économies sont partiellement compensées par les augmentations des traitements et salaires.

Résultats financiers de 1986-1987: Les économies réalisées au chapitre des coûts de fonctionnement découlent d'une baisse des coûts salaires et traitements attribuable à une diminution de l'utilisation des années-personnes liées à l'armement en hommes des navires, de même qu'à la réduction des coûts de carburant et de remise en état qui s'inscrit dans le programme de réduction du déficit. Les économies en question ont été partiellement compensées par des besoins accrus de dragage.

De même, les dépenses en capital ont été considérablement inférieures aux prévisions en raison des modifications apportées aux priorités du Ministère et aux retards survenus dans l'exécution des projets.

Communications de sécurité et correspondance publique: Il s'agit d'un service de communications mobile maritime navire/côte assuré par le truchement d'un réseau national de stations radio de la Garde côtière tant dotées de personnel que télécommandées. Son rôle principal est de fournir aux navires circulant dans les eaux canadiennes et les eaux adjacentes un service de sécurité conforme aux prescriptions de la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), grâce au maintien d'une écoute permanente sur les fréquences de détresse et d'appel afin de capter des messages radio en provenance de navigateurs en détresse. Son rôle secondaire concerne l'émission de communications administratives et commerciales au moyen d'un service de correspondance publique et la prestation d'un service de communications au commandement et au contrôle de la flotte civile du gouvernement canadien.

Tableau 2-16: Couverture assurée par les stations radio de la Garde côtière



Sommaires des ressources

-VHF (156-174 MHz) jusqu'à 40 milles marins (voix RTT);
-MF (405-535 MHz) jusqu'à 300 milles marins (CW)
(1270-2195 MHz) jusqu'à 150 milles marins (radiotéléphone)
-HF (4-22 MHz) jusqu'à plusieurs milliers de milles marins (CW et RT)

La sous-activité Systèmes de navigation maritime compte pour environ 49% des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne pour 1988-1989 et 56 % du total des années-personnes.



Tableau 2-15: Couverture des services du trafic maritime

Développement, entretien et protection des voies navigables: Établit et entretient des voies navigables améliorées selon des paramètres établis à l'appui du trafic de navires de commerce pour assurer le passage sans obstruction des navires et la protection du droit public de navigation dans toutes les eaux navigables du Canada. Ce service comprend la construction d'ouvrages directeurs (prévention d'envasement), sondage et le balayage du chenal, le dragage du chenal principal, la protection contre l'érosion des berges, l'entretien et l'exploitation du canal de Canso, l'approbation d'ouvrages qui pourraient entraver le droit public de navigation, l'enlèvement d'épaves ou d'ouvrages qui entravent la navigation, garde et aliénation d'épaves, règlement de plaintes concernant des obstacles ou entraves à la navigation.

Services du trafic maritime: Le principal objectif de cette composante est de contribuer à l'assurance d'un niveau approprié de sécurité pour le trafic maritime dans des eaux canadiennes choisies et dans des eaux internationales désignées en assurant la rapidité de la circulation tout en réduisant le risque pour les navires, les vies humaines, les biens et l'environnement. Les responsabilités des services du trafic maritime comprennent la gestion du trafic maritime dans certains ports, cours d'eau et secteurs côtiers grâce à la prestation de services d'information, de conseil et de direction offerts par le truchement de systèmes de communication interactifs et de systèmes de surveillance. Il incombe également aux Services d'effectuer la vérification des navires qui entrent dans les eaux canadiennes, d'une part afin d'y déceler des déficiences et des déficiences et, d'autre part, afin de veiller à l'observation des lois et règlements du Canada. Cette vérification s'effectue par l'intermédiaire du Système de trafic de l'Est du Canada (ECAREG), le trafic de l'Ouest du Canada (WESTREG), qui sont respectivement des systèmes obligatoires, volontaires et officiels de notification et d'autorisation exploités par l'entremise des stations radio de la Garde côtière (SRGC). Enfin, les Services du trafic maritime fournissent des renseignements sur la sécurité maritime au moyen de publications telles que les livres des feux, les éditions hebdomadaires et annuelles des Avis aux navigateurs, les messages diffusés par les SRGC et les réponses aux demandes d'information.

8.1 Systèmes de navigation maritime

Objectif

Assurer l'établissement, l'exploitation et l'entretien d'un système national de navigation maritime pour contribuer à la sécurité, à l'efficacité et à l'économie du trafic maritime dans les eaux canadiennes et dans des eaux internationales désignées.

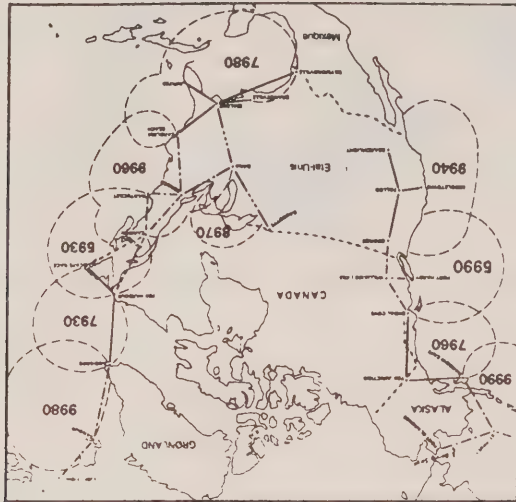
Description

La sous-activité vise à faciliter la réalisation de ces objectifs par les moyens exposés ci-après.

Aides à la navigation à courte distance: Il s'agit d'un réseau d'aides fixes flottantes et électroniques à courte distance, notamment les bouées, les phares, les feux d'alignement et les radiobalises qui aident les navigateurs à déterminer leur position par rapport à la terre et aux dangers cachés afin de réduire les risques d'échouage d'un navire ainsi que la durée de traversée des navires. Les principales tâches sont la détermination des aides maritimes nécessaires et la mise au point, l'installation, l'exploitation et l'entretien de ces aides, ce qui exige un appui important de la flotte de la Garde côtière et de ses aéronefs.

Aides à la navigation à longue distance: Des systèmes de radiolocalisation tels que le Loran C et des radiophares sont établis pour aider les navigateurs à déterminer leur position lorsque l'emploi d'aides à courte distance n'est pas pratique.

Tableau 2-14: Couverture nord-américaine de chaînes Loran C



Stations financées par le Canada : Port Hardy (C.-B.), Fox Harbour (Lab.), Williams Lake (C.-B.), Cape Race (T.-N.)

Budgétaire - Sociétés d'Etat et autres sociétés

Palements aux sociétés d'Etat et aux autres sociétés

- besoin d'aide financière aux Administrations de pilotage des Laurentides et de l'Atlantique

1,7

- augmentation du déficit de fonctionnement de la compagnie de navigation Canarctic Ltée

2,7

Détails de l'Activité

Les ressources nécessaires pour l'Activité ont été ventilées de façon à correspondre au niveau où les résultats sont déterminés et mesurés pour l'attribution de ressources et la gestion des opérations. Pour Marine/Garde côtière canadienne, voir les sous-activités suivantes:

Page

B.1	Systèmes de navigation maritime	2-29
B.2	Déglaçage et opérations dans l'Arctique	2-37
B.3	Réglementation maritime	2-41
B.4	Recherche et sauvetage maritimes	2-44
B.5	Havres et ports publics	2-48
B.6	Direction et Administration	2-51
B.7	La compagnie de navigation Canarctic Limitée	2-53
B.8	Services de pilotage	2-55

Tableau 2-13: Résultats financiers en 1986-1987

(en millions de dollars)			
1986-1987			
	Budget des dépenses	Réel	Différence
Budgetaire			
Systèmes de navigation maritime	466 986	355 765	(111 221)
Déglacage et opérations dans l'Arctique	126 650	125 060	(1 590)
Réglementation maritime	35 195	30 712	(4 483)
Recherche et sauvetage maritimes	70 781	83 936	13 155
Havres et ports publics	85 136	61 652	(23 484)
Direction et Administration	24 061	9 553	(14 508)
La compagnie de navigation	2 116	4 777	2 661
Canarcic Limitée	-	1 742	1 742
Services de pilotage	-	1 742	1 742
<hr/>			
Fonctionnement du Ministère	810 925	673 197	(137 728)
Années-personnes autorisées	6 213	6 184	(29)

Explication de la différence: Les besoins financiers réels ont été inférieurs d'environ 137,7 millions de dollars, soit 17%, au Budget principal, ce qui est attribuable à ce qui suit:

En millions
de dollars

Budgetaire - Fonctions du Ministère

Dépenses de fonctionnement:

- réduction des dépenses liées aux heures supplémentaires, au radoub de navire, au dragage et au carburant, en conformité du programme de réduction du déficit (13,6)
- autres économies mineures (4,7)

Dépenses en capital:

- réaffectation interne des fonds par suite de retards dans les projets et d'autres priorités (106,0)
- économies découlant de la réduction des coûts de projet, du report de certains projets et de retards dans l'exécution de certains autres (17,8)

(Marine/Garde côtière canadienne) 2-27

1,6	●	augmentation des autres coûts de personnel attribuable aux besoins supplémentaires en matière d'indemnités de départ et au paiement de congés annuels
0,6	●	transfert de ressources affectées au recouvrement des coûts (5 A-P) et au Secrétariat national de recherche et sauvetage (4 A-P)
1,1	●	besoins accrus de ressources relativement au maintien de l'exploitation du STM d'Argentinia (8 A-P) et à la mise en oeuvre du Programme d'hygiène et de sécurité au travail (10 A-P)
1,0	●	autres économies mineures
Dépenses en capital:		
81,9	●	gel imposé sur les dépenses en capital attribuable au report de projets ainsi qu'à la modification des priorités ministérielles
3,6	●	changements dans les mouvements de trésorerie par suite de retards dans les projets
Subventions et contributions:		
2,0	●	réduction des mouvements de trésorerie relativement au Programme de protection des piliers du pont Lavolette
Budgetaire - Sociétés d'Etat et autres sociétés		
1,7	●	augmentation du déficit de fonctionnement de la compagnie de navigation Canarctic Ltée à la suite d'une réduction du nombre de voyages prévus et du tonnage transporté
3,1	●	aide financière nécessaire pour les Administrations de pilotage de l'Atlantique, des Laurentides et des Grands Lacs

En millions
de dollars

0,3	coûts accrus des salaires pour les services d'hélicoptère fournis par l'Activité Aviation
0,5	augmentation du nombre d'années-personnes (12) et des coûts nécessaires à la tenue d'un plus grand nombre d'enquêtes relativement aux questions d'hygiène et de sécurité au travail
(0,3)	réduction du nombre d'années-personnes (3) et des coûts relatifs au Programme d'initiatives pétrolières et gazières dans le Nord (PIPN) et au transfert du Secrétariat national de recherche et sauvetage à la Défense nationale

Dépenses en capital:

20,3	● augmentation attribuable aux coûts de lancement de nouveaux projets compris dans le Plan de gestion des actifs des Havres et Ports et à d'autres modifications mineures
------	---

Subventions et contributions:

(4,0)	● réduction liée à l'achèvement du Plan de protection des piliers du pont Lavolette
-------	---

Budgétaire - Sociétés d'Etat et autres sociétés

(3,1)	● auto-suffisance financière prévue en 1988-1989 pour les quatre administrations de pilotage
(1,3)	● réduction des besoins de la compagnie de navigation Canartic limitée

Explication des prévisions de 1987-1988: Les prévisions de 1987-1988 sont inférieures de 78,2 millions de dollars, soit 11,1%, du Budget principal de 704,3 millions de dollars. Cette différence est attribuable aux points principaux suivants:

Budgétaire - Fonctions du Ministère

En millions
de dollars

Dépenses de fonctionnement:

3,4	0 déficit dans les traitements et salaires attribuable à des augmentations rétroactives de salaires et aux salaires des emplois d'été
-----	---

D'autres activités sont également visées; elles sont menées par l'intermédiaire de sociétés d'Etat et d'autres organismes, et comprennent notamment les services de pilotage en eaux canadiennes, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des ports de neuf commissions de port et l'exploitation du N.M. Arctic par la compagnie de navigation Canarctic Limitée.

Sommaires des ressources

L'Activité Marine/Garde côtière canadienne compte pour environ 26,6% des dépenses totales du Ministère pour 1988-1989 et 30,1% du total des années-personnes.

Tableau 2-12: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1988-1989	Prévu	1987-1988
Détails			
		Différence	en page
Systèmes de navigation maritime	318 575	329 986	(11 411)
Dégelage et opérations dans l'Arctique	129 732	115 541	14 191
Réglementation maritime	32 439	33 317	(878)
Recherche et sauvetage maritimes	74 561	82 123	(7 562)
Havres et ports publics	75 048	47 169	27 879
Direction et administration	8 923	8 799	124
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	4 751	6 100	(1 349)
Services de pilotage	-	3 089	(3 089)
	644 029	626 124	17 905
Fonctions du Ministère	6 169	6 160	9
Années-personnes autorisées			

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1988-1989 sont supérieurs de 17,9 millions de dollars, soit 2,9%, aux prévisions de dépenses de 1987-1988. Cette hausse est attribuable aux facteurs suivants:

Budgétaire - Fonctions du Ministère

Dépenses de fonctionnement:

- rajustements des prix relatifs aux traitements et salaires et aux régimes d'avantages des employés (10,3 millions de dollars) compensés en partie par la réserve pour rajustement de salaires en 1987-1988 (4 millions de dollars), et un ajustement à autres coûts de personnel 5,5

B. Marine/Garde côtière canadienne

Objectif

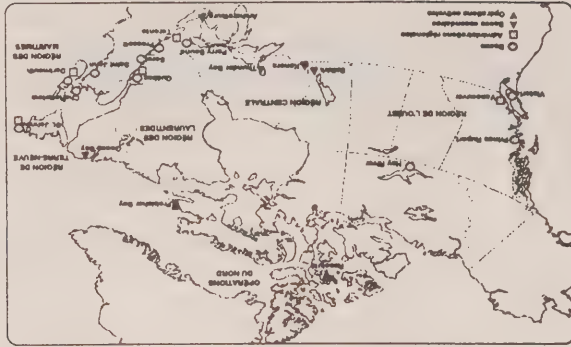
Veiller à la prestation de politiques et de programmes opérationnels visant les usagers du transport maritime afin de contribuer à des activités maritimes sûres, efficaces et économiques dans les eaux relevant du gouvernement du Canada et, le cas échéant, élaborer, faire fonctionner et entretenir des éléments précis du système de transport maritime.

Description

Les activités de transport maritime englobent la prestation de services de navigation maritimes dont les aides à la navigation de courte et de longue portée, les voies navigables, les services de la gestion de trafic maritimes, les services de communication radio et les messages de sécurité; la prestation d'aides dans les eaux recouvertes de glace; la surveillance et le contrôle des conditions de glaces pouvant être dangereuses; la fourniture d'installations et de services à d'autres ministères et organismes; la coordination du réapprovisionnement des localités du Nord; l'aide à la recherche et au développement des transports dans l'Arctique; des services directs à la suite de l'engagement du gouvernement fédéral envers la recherche et le sauvetage maritimes appuyés par le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime; la promotion de la sécurité de la navigation de plaisance; l'élaboration, la promulgation et l'application de politiques, de règlements et de normes ayant trait au transport maritime; la planification d'urgence et le nettoyage de la pollution; l'aménagement, l'administration et l'entretien des havres et ports publics.

La Garde côtière canadienne assure ses services par l'entremise d'une organisation décentralisée regroupant cinq administrations régionales. Les régions, en retour, exploitent 11 bases principales et cinq bases secondaires. Le tableau 2-11 présente les limites régionales ainsi que l'emplacement de toutes les bases et bases secondaires.

Tableau 2-11: Bases et bases secondaires de la Garde côtière canadienne



consultation auprès des personnes qu'intéressent les activités du Ministère, veiller à l'exécution de programmes particuliers, établir des statistiques, faire des prévisions et des études économiques par l'intermédiaire de sept bureaux régionaux, assurer des services de revue et de traitement de documents ayant des répercussions financières, rédigés par le Ministère, le Ministère et le Conseil du Trésor ainsi que les décrets du conseil, évaluer, des points de vue économique et financier, les propositions de programmes et les documents de planification pour les sociétés de la Couronne qui ne sont pas normalement tributaires de crédits et finalement, assurer des services de gestion des ressources, du personnel et du matériel ainsi que des services financiers et administratifs.

Des ressources sont allouées à la composante Coordination pour les traitements, les études, la publicité et les publications ainsi que pour le programme des personnes handicapées. La Coordination remplit les fonctions suivantes : gérer le cycle de planification des sociétés de la Couronne, assurer la coordination des documents du Cabinet et des initiatives politiques, mettre en oeuvre les politiques gouvernementales et exercer les privilèges et les responsabilités du Ministère en tant qu'actionnaire des sociétés de la Couronne du secteur des transports qui ne sont pas normalement tributaires de crédits, proposer, appliquer, administrer et mettre en vigueur les règlements régissant l'accèsibilité, aider les transporteurs au moyen de certains programmes d'aide et promouvoir l'éducation et la sensibilisation du public en ce qui concerne les besoins des personnes handicapées en matière de transport; contrôler, analyser et donner suite à toute la correspondance ministérielle, aux notes documentaires, aux demandes présentées en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, aux exigences en matière de documentation légale et politique, et coordonner les rapports qu'entrelient le Ministère avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé par l'intermédiaire de programmes délégués ou interministériels tels que les EDER, en servant d'intermédiaire et en prévoyant la participation nécessaire des différents groupes, la compilation de données et la présentation de rapports, les liaisons avec les bureaux régionaux de Politiques et Coordination et en organisant des conférences, des forums et d'autres procédés semblables de consultation.

Tableau 2-9: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal	
		1988-1989		1987-1988		1986-1987	
		\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Direction	925	13	854	13	1 734	15	
Directeurs régionaux	1 661	38	2 199	25	141	2	
Coordination	6 274	66	6 628	68	4 791	70	
	8 860	117	9 681	106	6 666	87	

Résultats financiers en 1986-1987: Les fonds prévus dans le Budget des dépenses 1986-1987 pour les services de communication et les services professionnels qui n'ont pas été dépensés ont été partiellement affectés aux dépenses initiales des bureaux régionaux. La composante Coordination a laissé tomber en annulation 1,2 million de dollars prévus pour l'admission des ententes auxiliaires EDER, 1,2 million de dollars prévus pour l'aide aux handicapés et 500 000 dollars prévus pour les traitements.

Tableau 2-10: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)		Réal		Budget principal		Différence	
		P-V		\$		\$	
Direction	1 734	15	1 989	15	(255)	-	
Directeurs régionaux	141	2	7 698	77	141	2	
Coordination	4 791	70	9 687	92	(2 907)	(7)	
	6 666	87	9 687	92	(3 021)	(5)	

Données sur le rendement et justification des ressources

Des ressources sont allouées aux composantes Direction et Directeurs régionaux principalement pour les années-personnes et les traitements du personnel chargé de planifier, de gérer et de contrôler l'Activité globale et de faire office de point central régional pour les besoins du Sous-ministre.

A ce titre, la Direction, les Directeurs régionaux et les Services exécutifs remplissent les fonctions suivantes : donner des directives et prendre des décisions de gestion en ce qui concerne les buts, les objectifs, tant généraux que de rendement, assurer la coordination et la

A.4 Direction et Coordination

Objectif

Assurer l'orientation et la gestion globale de l'Activité de Politiques et Coordination, représenter le Ministre et le Sous-ministre dans les Régions; fournir des services d'évaluation financière, de gestion des ressources et des services administratifs; et des services de coordination du Secrétariat du Ministère, de la politique sur les sociétés de la Couronne, des relations intergouvernementales et du transport des handicapés.

Description

Cette sous-activité fournit des directives aux autres sous-activités de Politiques et Coordination, au Ministre et au Sous-ministre, et prend pour eux des décisions de gestion en ce qui touche les buts, les objectifs, tant généraux que de rendement, et les services comme la coordination et la consultation régionales auprès des personnes qu'intéressent les activités du Ministère, elle coordonne les réponses au courriel et aux demandes faites en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, fait des évaluations de politique et des évaluations financières, coordonne l'ensemble des responsabilités du Ministre en tant qu'actionnaire de certaines sociétés de la Couronne, contrôle la conformité des subventions avec les procédures ou les règlements spéciaux qui s'y appliquent, assure des services d'achat, de liaison avec le personnel, etc.

La Direction: comprend le bureau du Sous-ministre adjoint et du sous-ministre adjoint associé, les directeurs régionaux et les Services exécutifs qui donnent des directives générales à l'Activité de Politiques et Coordination en réunissant les diverses compétences consultées en ce qui concerne l'élaboration des politiques, en exerçant un contrôle financier et en assurant des services délégués au nom des directeurs modaux, de l'Analyse économique, de la Coordination, du Personnel, des Finances et de l'Administration.

Le groupe de la Coordination: fait office de secrétariat du Ministère, donne des conseils au Ministre sur ses obligations d'actionnaire à l'égard des sociétés de la Couronne qui ne sont pas largement tributaires d'affectations de crédits, coordonne les relations industrielles et intergouvernementales et gère les programmes d'aide au transport des handicapés.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 0,8 % des ressources financières et 36 % des années personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Autres subventions et contributions: Elles comprennent des postes tels l'aide aux services de banlieue de la région de Montréal (4 millions de dollars), des contributions à l'appui du Code national de sécurité des transporteurs routiers (6,4 millions de dollars), la contribution aux pensions des anciens employés des chemins de fer "Newfoundland and Intercolonial and PEI" (4,0 millions de dollars), des paiements statutaires pour le pont Victoria (3,5 millions de dollars) et l'appui à des projets de recherche, à des associations d'enseignement et à des associations industrielles. Le niveau de financement de ces postes fluctue annuellement.

● Conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve: Un appui financier est fourni à un réseau conteneurisé et intermodal de transport de marchandises. Ce programme de 10,4 millions de dollars vise à faciliter le recouvrement de frais du transport pour chaque tonne de marchandises, à accroître la part du marché du transport ferroviaire de marchandises et à réduire les temps de transports, de ramassage et de livraison à destination de localités situées à Terre-Neuve.

● Transport routier: Une aide financière est accordée dans le contexte des ententes auxiliaires de l'EDER et d'autres accord bilatéraux (cette aide est censée atteindre 99,4 million de dollars en 1988-1989), et du programme routier de Yellowhead (18 millions de dollars) afin d'améliorer les raccords interprovinciaux et d'aider au développement économique dans des régions qui ont cessé d'atteindre les normes nationales, pour servir de pont entre les communautés isolées.

● Transport du grain: Des contributions sont versées pour la remise en état des embranchements (48,5 millions de dollars), la location de wagons-trémies (17,2 millions de dollars) et de tarifs de transport ferroviaires de grains (26,0 millions de dollars).

Subventions et contributions: Elles sont administrées par l'élément politiques et programmes de surface et groupées de la façon suivante:

VIA Rail Canada Inc.: En 1988-1989, cette société prévoit assurer des services de transport pour 6,0 millions de voyageurs parcourant 2,1 milliards de voyageurs-kilomètres partout au Canada. Le rendement est mesuré par l'aptitude de la société à remplir les places (taux d'occupation prévu de 52,0 %), créer des recettes et contrôler des coûts d'améliorer le recouvrement de frais (29,3 %) et réduire les subventions d'exploitation par voyageur.

Politiques et programmes de surface: Cet élément administre des subventions à VIA Rail et gère les programmes de subventions et contributions ci-après.

La Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve: Cette société assurera les services essentiels de réparation pour les navires locaux, les chalutiers et les navires hauturiers de Marine Atlantique, mais on prévoit que la société fonctionnera au-dessous de sa capacité de 1986-1987 à 1989-1990 et qu'elle aura besoin d'une aide financière pendant sa restructuration.

Politiques et programmes maritimes: Administrer un programme de subventions et contributions pour les exploitants privés de traversiers et pour les services de traversier de la C.-B. et aussi administrer et coordonner les subventions aux sociétés suivantes :

Marine Atlantique S.S.C.: Assurer des services de traversiers et de cabotage pour le transport de marchandises, de véhicules et de passagers dans la région de l'Atlantique. On prévoit que la société transportera 2,4 millions d'équivalents autos (EA) pour une subvention de 47,35 \$ par EA en 1987. Une réduction de 14 % de la subvention par EA est attribuable à l'entrée de nouveaux navires. Les *N.M. Caribou, Atlantic Freighter* et *Northern Ranger* sont entrés en service en 1986 et le *N.M. Joseph and Clara Smalwood* entrera en service en 1989. Le rendement général de la société se mesure en termes de recouvrement de frais et par l'aptitude de la direction à fournir le rendement prévu au coût prévu avec des niveaux suffisants de satisfaction de la clientèle.

La Société canadienne des ports: Cette société recevra 0,5 million de dollars en subventions pour des projets qui sont jugés nécessaires afin de maintenir les services, pour améliorer les installations ou pour des motifs d'hygiène et de sécurité. Des ports autonomes financièrement empruntent à l'occasion du gouvernement pour des projets d'investissement offrant un taux positif de rendement et un engagement définitif de l'usager. La Société du port de St. John's reçoit un prêt de 1 million de dollars en 1987 et en 1988 pour compléter l'aménagement du port.

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent: Cet organisme recevra 25,4 millions de dollars dans la troisième année d'un programme représentant au total 175 millions répartis sur sept ans à l'appui de grands travaux et de travaux d'entretien pour restaurer les murs, les écluses et les ouvrages d'appui du canal de Welland.

La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain: Cette société administre deux ponts au-dessus de la voie maritime du Saint-Laurent et une partie de l'autoroute Bonaventure. Un recouvrement partiel des coûts est réalisé grâce aux péages sur le pont Champlain et le reste sera couvert par des prévisions de 5,9 millions de dollars en 1988-1989. En outre, une subvention de 1,8 million de dollars sera versée pour financer des améliorations aux programmes de sécurité. Les péages n'ont pas été augmentés depuis 1962 et ils sont de plus en plus insuffisants étant donné les coûts croissants de réparation, d'entretien et de surveillance. On étudie présentement des solutions de rechange à ce problème de l'accroissement des frais.

Tableau 2-8: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars) 1986-1987

Réel	Budget principal	Différence
\$	A-P	\$
A-P		A-P

Budgetaire			
Politiques et programmes de l'air	1 219	20	1 493
Politiques et programmes maritimes	3 660	45	3 111
Marine Atlantique	156 201	146 106	10 095
Société canadienne des ports	12 993	8 867	4 126
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	13 200		13 200
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain	3 853	2 488	1 365
Compagnie des chantiers maritimes le Terre-Neuve	25 996		25 996
Subventions et contributions	25 820	26 779	(959)
Politiques et programmes de surface	4 934	54	5 886
VIA Rail	535 768	500 000	35 768
Corporation Place du Havre Canada	13 622	9 184	4 438
Chemins de fer nationaux du Canada	813		813
Subventions et contributions*	186 085	189 072	(2 987)
	984 164	119	892 986
		123	91 178
			(4)

Information sur le rendement et justification des ressources

En 1988-1989, les ressources de la sous-activité politique des transports et aide financière seront réparties de la façon suivante : 73 % pour les sociétés de la Couronne, 26 % pour les subventions et contributions à l'appui des objectifs de transport et 1 % pour les frais administratifs, le contrôle et la coordination.

Politiques et programmes de l'air: Le rendement se mesure en terme de diversité et d'importance des services offerts, tant nationaux qu'internationaux, tout comme la situation financière des transporteurs canadiens. Dans le secteur international, 45 accords bilatéraux de transport aérien ont été mis en oeuvre. Dans le cadre de l'échange de notes sur les services régionaux, locaux et de navette niveau, environ 90 demandes ont été étudiées et 67 nouveaux services de transport aérien à court traject ont été approuvés entre le Canada et les États-Unis. On prévoit de 12 à 15 séries de négociations bilatérales pour des accords de service de transport aérien nouveaux ou révisés. Dans le secteur national, des politiques sont élaborées pour correspondre au nouveau contexte de réglementation économique découlant de l'initiative "Aller sans entraves" et de programmes de réduction du déficit.

L'élément politiques et programmes de l'Air a pu réaliser les projets de dépense de 1986-1987 avec un personnel réduit et des coûts d'exploitation inférieurs en conséquence des retards de la dotation en personnel et de la remise à plus tard des études de politiques.

L'élément politiques et programmes maritimes a pu compenser partiellement des frais accrus en subventions et contributions, une sur-utilisation des années-personnes et l'accroissement des frais de dragage aux installations fournies à des exploitants privés de traversiers, par la remise à plus tard ou l'annulation de projets d'immobilisations. On a aussi réalisé des économies pour les frais de déplacement, les services professionnels et d'autres frais de réparation. Les frais associés aux accords de contribution souscrits avec des exploitants privés de traversiers ont augmenté à un rythme inférieur à celui des recettes, ce qui a amélioré le rapport de recouvrement de frais.

Les dépenses d'investissement de Marine Atlantique ont augmenté en conséquence d'acquisitions de navires, de dépenses accrues de la Société canadienne des ports pour des installations portuaires à Churchill au Manitoba, du financement par le gouvernement fédéral des travaux de restauration du canal de Welland entrepris pour le compte de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, des coûts accrus de l'entretien et de la réparation des ponts Jacques Cartier et Champlain et de l'acquisition de la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve des Chemins de fer nationaux du Canada pour en faire une filiale de Marine Atlantique.

L'élément politiques et programmes de surface n'a pas utilisé toutes ses ressources pour les salaires, les frais de déplacement et les services professionnels.

Les niveaux de référence de financement de VIA Rail Canada ont été haussés pour l'année 1986-1987 et les années suivantes après une réévaluation des coûts des services assurés par d'autres chemins de fer et le niveau de service à maintenir. Dans un plan à plus long terme visant à contrôler les coûts, les dépenses d'immobilisations sont maintenues et une aide est assurée aux employés touchés par les mesures du gouvernement en vue de réduire le personnel. Des initiatives semblables pour aider la main-d'œuvre à s'adapter aux changements à Terre-Neuve sont subventionnées par le truchement des Chemins de fer nationaux du Canada.

Les subventions et contributions ont diminué légèrement en conséquence de la remise à plus tard de certains programmes de construction routière.

Tableau 2-7: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses		Prévu		Réal	
	1988-1989		1987-1988		1986-1987	
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P

Budgetaire						
Politiques et programmes de l'air	1 577	19	1 459	18	1 219	20
Politiques et programmes maritimes	3 607	34	3 820	45	3 660	45
Marine Atlantique	133 185		128 500		156 201	
Société canadienne des ports	457		2 688		12 993	
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	25 400		27 400		13 200	
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain	7 693		6 465		3 853	
Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve	2 400		2 400		25 996	
Subvention et contributions	28 487		26 779		25 820	
Politiques et programmes de surface	4 863	47	4 569	50	4 934	54
VIA Rail	611 925		602 832		535 768	
Corporation Place du Havre Canada	-		4 000		13 622	
Chemins de fer nationaux du Canada	116		245		813	
Subventions et contributions*	237 284		205 315		186 085	
Non-Budgétaire						
Société du port de St. John's	1 000		1 000			
	1 056 994	100	1 016 472	113	984 164	119
	1 057 994	100	1 017 472	113	984 164	119

* Y compris les paiements statutaires reliés au pont Victoria.

Résultats financiers de 1986-1987: Le rendement de 1986-1987 a été

marqué par de nombreuses initiatives des sociétés de la Couronne telles que les suivantes : la précision des niveaux de subvention de VIA Rail et une aide accrue à la main-d'oeuvre; l'acquisition de la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve des Chemins de fer nationaux du Canada pour en faire une filiale de Marine Atlantique; investissement accru par Marine Atlantique; commencement de la restauration du canal de Welland par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, et travaux d'équipement accrues dans le port de Churchill. A l'exception de déficit accusé pour VIA Rail et de grands travaux d'entretien pour les ponts Jacques Cartier et Champlain, l'accroissement de dépenses pour les sociétés de la Couronne fut à des fins d'acquisition de capital et/ou d'actifs. Dans le programme de subventions et de contributions, l'accroissement des travaux routiers de l'EDER et de la remise en état des embranchements à la réjection wagons-trémies et au financement des améliorations au réseau de transport de grain.

Cette sous-activité représente 97,2 % des ressources financières et 31 % des années-personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Sommaires des ressources

La société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain", filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, reçoit des subventions d'exploitation pour suppléer aux recettes des péages; ces subventions servent également à financer un important programme de sécurité échelonné sur une période de trois ans et à couvrir les dépenses relatives aux grands travaux d'entretien des ponts.

La société "La compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve" reçoit une aide financière qui s'étalera sur quatre ans afin d'assurer sa survivance à la suite d'une diminution des travaux d'entretien des bateaux de pêche au large, de la perte d'un marché d'entretien des chalutiers russes et d'une réduction de la flotte de Marine Atlantique.

Politiques et programmes de surface: Prestation de conseils au Ministère et au Ministère sur les questions de transport ferroviaire et routier, notamment les questions ayant trait aux projets de réfection de routes compris dans les Ententes de développement économique régional (EDER), la remise en état d'embranchements, les programmes d'amélioration des routes, la remise en état et la location de wagons-trémiés, la conteneurisation des marchandises transportées par rail à Terre-Neuve, les indemnités de retraite et l'aide aux employés et les paiements statutaires remplaçant les péages du pont Victoria.

Une aide financière est également accordée à: Via Rail Canada, pour l'exploitation des services voyageurs non rentables, l'acquisition de matériel neuf, les améliorations à l'infrastructure et aux installations d'entretien, et pour l'aide aux employés touchés par les mesures de restriction du gouvernement dans le but d'améliorer l'efficacité et la rentabilité, d'éliminer le double emploi et de limiter les pertes; la Corporation Place du Havre Canada pour l'administration de la participation de Transports Canada à Transpo 86 à Vancouver; et aux Chemins de fer nationaux du Canada pour l'aide aux employés de Terre-Neuve.

A.3 Politique des transports et aide financière

Objectif

Fournir des conseils sur les politiques à suivre et, le cas échéant, un aide financière pour atteindre les objectifs du Ministère dans le mode de transport aérien, maritime et de surface.

Description

Cette sous-activité facilite le transport efficace et économique des marchandises et des passagers voyageant par chemin de fer, le camionnage, le cabotage et la navigation intérieure, les services de traversiers, les transports aériens internationaux et la représentation du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) par les moyens suivants.

Politiques et programmes de l'air: Elaboration d'une politique et prestation de conseils au Ministère et au Ministère sur les questions de transport aérien intérieur et international, y compris les effets de la réforme de la réglementation économique sur le transport aérien, les subventions versées aux services aériens, les pétitions de décisions réglementaires, la négociation d'ententes bilatérales internationales relatives aux services aériens et la représentation du Canada auprès de l'OACI; application des notes échangées en 1984 avec les États-Unis d'Amérique sur les services régionaux, locaux et de navette.

Politiques et programmes maritimes: Prestation de conseils au Ministère et au Ministère sur les politiques et les systèmes relatifs au transport maritime national et international afin d'atteindre les objectifs du Ministère pour ce qui est du transport maritime rapide, rentable et efficace des personnes et des marchandises. Une aide financière est accordée aux services côtiers et aux services de traversiers de la Colombie-Britannique, aux services de traversiers privés de la région de l'Atlantique et à la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve. Marine Atlantique reçoit des subventions pour maintenir des services garantis aux provinces canadiennes de l'Atlantique lors de la confédération et par des ententes postérieures. D'autres contributions à l'acquisition d'immobilisations sont faites pour la construction de traversiers, les installations de quai et de soutien et de grands travaux de réparation et de remise en état de navires.

La Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent reçoivent des sommes pour des projets d'immobilisations jugées nécessaires pour des raisons de santé et de sécurité ou pour le maintien de services essentiels. À l'occasion, des prêts prélevés sur le Fonds du revenu consolidé sont consentis aux sociétés des ports locaux au titre de projets de commercialisation rentables.

transport des carburants et d'autres formes d'énergie. Le principal projet compris dans l'entente auxiliaire de l'EDER avec le Québec porte sur le financement de projets de transport au niveau provincial par l'entremise de marchés confiés au secteur privé. Le Ministre sert également de catalyseur de la recherche par sa contribution à l'élément canadien du U.S. Strategic Highway Research Program (C-SHRP), aux instituts de recherche établis dans les universités et aux conseils dispensateurs de subventions à la recherche universitaire.

Tableau 2-6: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)				
1986-1987				
Réel	Budget principal	Différence		
			\$	A-P
Recherche et développement	15 446	62	13 069	65
			2 377	(3)

Données sur le rendement et justification des ressources

Dans le domaine de la recherche et du développement, le Ministère s'efforce de stimuler le plus de recherches possibles, au moyen des ressources limitées dont il dispose, et d'en optimiser les avantages en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité, de l'économie et de l'efficacité des transports. Les ressources sont réparties entre les divers éléments du programme d'après les affectations contrôlées destinées à la recherche fondamentale, à la recherche dans le secteur d'énergie et à celle ayant trait aux EDER.

Les activités de recherche et de développement sont classées par ordre de priorité et financées dans les buts suivants: permettre la découverte d'innovations techniques opportunes qui viennent appuyer la réalisation des objectifs du Ministère en matière de politique, d'opérations, de réglementation et d'acquisition; contribuer aux objectifs connexes du gouvernement fédéral dans d'autres domaines, notamment l'économie d'énergie, l'accès pour les personnes handicapées, les personnes âgées, et le développement industriel et régional; encourager et faciliter la découverte d'innovations techniques pertinentes dans la collectivité des transports au Canada; encourager la coopération avec les autres ministères du gouvernement, les autres paliers de gouvernement, l'industrie, les universités, les pays étrangers et les organismes internationaux. Le nombre d'années-personnes nécessaires est fonction du financement total disponible, du nombre et de la complexité des projets, de leur degré de nouveauté et des activités de contrôle et de diffusion qu'ils entraînent.

Voici les principaux résultats du programme: recherche fondamentale (de développement), économie d'énergie, recherche ayant trait aux EDER, technologie appliquée. La fonction de recherche fondamentale comprend les travaux de recherche préliminaires qui portent principalement sur les techniques d'avant-garde et les applications à long terme aux objectifs du Ministère (surtout en matière de sécurité), et aux travaux visant un secteur d'activité particulier à l'appui des objectifs de politique. Les fonctions visées par les ressources affectées au secteur de l'énergie comprennent: l'économie, les combustibles de remplacement et le

Objectif

Planifier et exécuter les activités de recherche et de développement pour aider à mettre en oeuvre les politiques et programmes fédéraux visant les transports afin d'atteindre les buts précis du Ministère en ce qui concerne l'amélioration des services offerts aux handicapés et l'économie d'énergie, et afin d'appliquer des innovations au secteur des transports pour contribuer à la réalisation des objectifs du Ministère.

Description

Dans le secteur des transports, le principal domaine de recherche est, à l'heure actuelle, l'application à long terme de découvertes technologiques aux priorités du Ministère, notamment la sécurité. Des fonds sont affectés aux travaux de recherche de l'industrie et des institutions d'enseignement supérieur en vue de la découverte d'idées originales et de l'adaptation d'innovations étrangères au marché des transports canadien.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 1,4 % des ressources financières et 17 % des années-personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Tableau 2-5: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal	
		1988-1989		1987-1988		1986-1987	
		\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Recherche et développement		15 085	55	16 600	62	15 446	62

Résultats financiers en 1986-1987: Les dépenses réelles de 1986-1987 ont été supérieures de 2,4 millions de dollars par rapport aux prévisions du Budget par suite de transferts de ressources au sein du Ministère; les dépenses ont cependant été inférieures de 3 années-personnes par suite du gel de la dotation en personnel, qui a duré la majeure partie de l'année.

Tableau 2-3: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Prévu		Réal	
Budget des dépenses		1987-1988		1986-1987	
		A-P		A-P	
		\$		\$	
Analyse économique	4 776	31	5 435	44	3 212
Politique stratégique	1 948	20	2 966	24	2 417
					28
	6 724	51	8 401	68	5 629
					55

Résultats financiers en 1986-1987: L'Analyse économique est devenue un élément distinct de l'Activité de Politiques et Coordination en 1986-1987. Les différents clients ont pu absorber des coûts prévus au budget des dépenses principales pour les frais professionnels et pour le traitement des données.

Tableau 2-4 : Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)		1986-1987	
		Budget principal	
		Différence	
		A-P	
		\$	
		A-P	
		\$	
Analyse économique	3 212	27	3 693
Politique stratégique	2 417	28	2 295
			27
	5 629	55	5 988
			55
			(359)
			-

Données sur le rendement et justification des ressources

En raison du rôle fonctionnel que remplit la composante Politique stratégique auprès du Ministère et du Ministère, il n'est pas jugé approprié de mesurer le rendement en fonction des ressources utilisées. La fonction de recherche économique de l'Agence nationale des transports, anciennement la Commission canadienne des transports, a été transférée à la composante Analyse économique de Politiques et Coordination en 1987-1988. Les ressources affectées à cette fonction passeront de 29 à 13 en 1988-1989.

Les ressources d'analyse économique sont chargées de fournir au Ministère des données de gestion actuelles, précises et exhaustives nécessaires à l'élaboration de politiques efficaces, à la planification et au contrôle du rendement. De plus, on s'efforce de stimuler autant que possible la recherche économique ayant trait aux transports au moyen des ressources disponibles afin d'améliorer l'efficacité des programmes du Ministère.

4.1 Politique et analyse stratégiques

Objectifs

recommander des choix au Ministère en ce qui concerne les politiques de transport multimodal et stratégique, et fournir des données, des prévisions, des analyses économiques et des recherches économiques aux fins d'élaboration de politiques et de programmes.

Description

Cette sous-activité comprend les bases de données, les prévisions et les études économiques relatives aux transports, ainsi que la planification ministérielle et l'élaboration d'énoncés de politique. Ces activités sont menées dans l'ensemble du Ministère afin d'assurer la compatibilité des prévisions et des bases de données, l'uniformité des divers plans et des diverses politiques visant les transports, la participation à l'établissement des priorités et des objectifs du gouvernement ainsi que la réalisation de ces derniers.

Analyse économique: Des statistiques, des prévisions et des analyses économiques sur les transports sont établies pour l'ensemble du pays, les modes de transport, les régions et les emplacements afin de fournir aux gestionnaires les données nécessaires à la planification, à l'évaluation des politiques stratégiques et opérationnelles et à la prise de décision. La recherche économique contribue des renseignements spécialisés aux bases de données de gestion. De plus, le Ministère reçoit de nombreuses demandes de statistiques, de prévisions et d'analyses relativement à ses objectifs.

Politique stratégique: Sont cernées et étudiées certaines questions stratégiques à court et à long terme dans le domaine des transports afin de déterminer et de recommander les choix et les priorités qui s'offrent au Ministère pour les traiter. Une fois les recommandations approuvées, une aide est fournie relativement à la mise en oeuvre des politiques et de la législation en matière de transports. Pour mener à bien ces fonctions, il faut déterminer les tendances sociales, économiques et institutionnelles ainsi que leur incidence, élaborer des priorités propres au Ministère, évaluer les propositions de politiques au regard de ces priorités et les intégrer au processus d'élaboration des grandes initiatives en matière de transport et de la législation pertinente.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 0,6 % des ressources financières et 16 % des années-personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

13,2	●	Administration de la voie maritime du Saint-Laurent: approbation d'un programme septennal de 175 millions de dollars pour la remise en état du canal de Welland
1,4	●	Ponts Jacques Cartier et Champlain: aide accrue pour une programme de trois ans sur la sécurité routier
23,6	●	Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve: indemnisation du Canadien National pour les dettes contractées pour l'équipement de ce chantier
4,4	●	Place du Havre Canada: aide accrue à la participation à l'Expo 86 de Vancouver
0,8	●	Chemins de fer nationaux du Canada: aide aux employés de Terre-Neuve touchés par les mesures de réduction des coûts approuvées par le gouvernement

Détails de l'Activité

Les besoins en ressources de cette activité sont ventilés pour correspondre aux niveaux où les résultats sont identifiés et mesurés aux fins de la répartition des ressources et de la conduite des opérations. En ce qui concerne l'Activité de Politiques et Coordination, veuillez se reporter aux sous-activités suivantes:

Pages	
2-7	A.1 Politique et analyse stratégiques
2-9	A.2 Recherche et développement
2-12	A.3 Politique des transports et aide financière
2-20	A.4 Direction et coordination

Application de la différence: Les besoins financiers réels ont été de 0,2 millions de dollars ou 9,8 % supérieurs à ceux qui étaient prévus dans le Budget principal de 1986-1987. En voici les causes principales:

En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

- Dépenses de fonctionnement: augmentation des coûts salariaux (0,5 million de dollars) et virement des dépenses du programme pour les handicapés (1,2 million de dollars) contre balancées par la baisse d'autres dépenses de fonctionnement (2,7 millions de dollars) (1,0)

- Subventions et contributions: non-utilisation de fonds et report de dépenses au chapitre des projets visés par les EDER (9,9 millions de dollars), de la remise en état des embranchements (8,2 millions de dollars), de l'amélioration des routes des provinces Maritimes (3,1 millions de dollars), des subventions aux services de banlieue de Montréal (0,9 million de dollars), virement des dépenses du programme pour les handicapés au poste des frais de fonctionnement (1,2 million de dollars) et non-utilisation prévue de fonds (0,3 million de dollars), contrebalancées par l'augmentation de l'aide au chapitre des pensions (1,4 million de dollars) et l'autorisation d'utiliser des fonds pour la conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve (9,4 millions de dollars), l'amélioration du réseau de transport du grain (8,2 millions de dollars) et l'octroi de subventions à la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve (2,4 millions de dollars) (2,2)

Budgétaire - Sociétés d'Etat

- Société canadienne des ports: augmentation des dépenses pour la construction d'un remorqueur et le dragage nécessaire au port de Churchill 4,1
- Marine Atlantique: aide accrue au chapitre de son fonctionnement et de ses immobilisations 10,1
- VIA Rail Canada Inc.: financement accru par suite de la hausse du prix des services des chemins de fer exploitants, de l'insuffisance des recettes et d'une augmentation de l'aide apportée à la main-d'oeuvre 35,8

En millions de dollars

● Marine Atlantique: rétablissement des fonds nécessaires au programme de construction de navires

● Société canadienne des ports: report de travaux au port de Sept-Îles, contrebalance par les travaux réalisés au port de Churchill

(0,8)

● VIA Rail Canada: augmentation du financement du fonctionnement et des immobilisations contrebalancée par la réduction de l'aide à la main-d'œuvre

102,8

● Voie maritime du Saint-Laurent: augmentation des frais de remise en état du canal de Welland

2,9

● Les Ponts Jacques Cartier et Champlain: hausse des fonds affectés la première année à un programme triennal de sécurité routière

0,9

● Corporation Place du Havre Canada: cession de la responsabilité de la déclaration et du contrôle des paiements par l'administration du Ministère et recouvrement de coûts supérieur aux prévisions lors de la liquidation

(1,2)

● Chemins de fer nationaux du Canada: réduction de l'aide apportée à la main-d'œuvre de Terre-Neuve

(0,2)

Examen des résultats financiers

Tableau 2-2: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)		
	Budget des dépenses	Réel
Budgétaire		
Politique et analyse stratégiques	5 629	5 988
Recherche et développement	15 446	13 069
Politique des transports et aide financière	984 164	892 986
Direction et coordination	6 666	9 687
	1 011 905	921 730
Années-personnes	323	335
	(12)	90 175

En millions
de dollars

de dollars) et, pour l'aide à la main-d'oeuvre, aux Chemins de fer nationaux du Canada (0,1 million de dollars), ainsi que par la cessation du versement de subventions à la Corporation Place du Havre Canada (4,0 millions de dollars).

Application des prévisions pour 1987-1988: Les prévisions budgétaires pour 1987-1988 dépassent de 141,0 millions de dollars ou 15,5 % les 10,1 million de dollars indiqués dans le Budget principal de 1987-1988. Les principaux postes expliquant cette différence sont les suivants:

En millions
de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

● **Dépenses de fonctionnement:** augmentation résultant du fait que l'Activité se charge de la recherche économique et du commerce maritime à la place de l'Agence nationale des transports, anciennement la Commission canadienne des transports (CCT) (2,2 millions de dollars), de la création de bureaux régionaux (1,6 million de dollars) et d'un financement accru de la recherche et du développement (1,3 million de dollars), contrebalancée par une baisse du coût des déplacements, des services professionnels et des traitements (0,6 million de dollars)

4,5

● **Dépenses en capital:** baisse des fonds nécessaires à la modernisation des systèmes informatiques

(1,2)

● **Subventions et contributions:** baisse des dépenses au chapitre de la conteneurisation du chemin de fer de Terre Neuve (11,2 millions de dollars), des services de banlieue de Montréal (11,1 millions de dollars), des projets visés par les EDER (10,3 millions de dollars) et de la remise en état des embranchements (3,0 millions de dollars) et non-utilisation prévue de fonds (0,9 million de dollars), contrebalancées par l'autorisation de programmes d'amélioration de routes du Nouveau-Brunswick (16,0 millions de dollars) et de la Nouvelle-Ecosse (4,0 millions de dollars), les paiements spéciaux pour le transport du grain (19,0 millions de dollars), la remise en état de wagons couverts (6,3 millions de dollars) et le Code national de sécurité (1,0 million de dollars)

9,8

(Politiques et Coordination) 2-3

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1988-1989 dépassent de 36,5 millions de dollars ou 3,5 % le montant prévu pour 1987-1988. Cette hausse résulte des facteurs suivants :

En million
de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

- **Dépenses de fonctionnement:** réduction des dépenses au chapitre de la recherche et du développement (1,3 million de dollars) et des services professionnels (1,0 million de dollars), baisse des frais d'établissement des bureaux régionaux (0,4 million de dollars) et réductions de personnel (1,1 million de dollars)

- **Dépenses en capital:** hausse des frais d'automatisation et d'équipement des bureaux 0,1

- **Subventions et contributions:** augmentation des dépenses au chapitre des ententes de développement économique et régional (EDER) (19,9 millions de dollars), de la route Dorval-Mirabel (10,0 millions de dollars), de la route de Yellowhead et d'autres projets routiers (7,0 millions de dollars), du Code national de sécurité (5,4 millions de dollars), des paiements spéciaux pour le transport du grain (7,0 millions de dollars), de la conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve (4,6 millions de dollars) et des services privés de traversiers (0,9 million de dollars), contrebalancés par l'achèvement d'un établissement de recherche des transports au Manitoba (2,3 millions de dollars) et une baisse de l'aide fournie à l'appui des services de banlieue de Montréal (1,9 million de dollars) et de la remise en état de wagons couverts (8,3 millions de dollars) et des embranchements (8,8 millions de dollars)

Budgétaire - Sociétés d'État

- **augmentation des paiements à faire à Marine Atlantique (4,7 millions de dollars), à VIA Rail (9,1 millions de dollars) et aux Ponts Jacques Cartier et Champlain (1,2 million de dollars) contrebalancée par la baisse des paiements à faire à la Société canadienne des ports (2,2 millions de dollars, à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (2,0 millions de dollars)**

A. Politiques et Coordination

Objectif

Élaborer, recommander et coordonner les programmes et politiques non opérationnels qui permettent au Ministère d'atteindre ses objectifs et en vue de fournir les données, les prévisions, les recherches et les services à la direction connexes.

Description

L'Activité de Politiques et Coordination est chargée des fonctions suivantes : coordonner la politique sur les transports, qui comprend les modes de transport maritime, aérien et de surface et les sociétés d'État; fournir des services de secrétariat; faire respecter les lois sur l'accès à l'information, sur la protection des renseignements privés et sur les droits de la personne; planifier et élaborer la politique stratégique à court et à long terme; effectuer les analyses économiques; veiller à la recherche et au développement; gérer l'aide financière pour les systèmes de transport maritime, aérien et de surface, ce qui comprend VIA Rail, le programme des wagons-tremies et de la remise en état des embranchements, les ententes de développement économique et régional (EDER), le programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve, les services de traversiers composés de Marine Atlantique, de services privés et de services provinciaux, la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (Ponts Jacques Cartier et Champlain).

Sommaires des ressources

Cette activité représente environ 44,9 % du total des dépenses de 1988-1989 du Ministère et 1,6 % du total des années-personnes.

Tableau 2-1: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)		Budget 1988-1989	Prévu 1987-1988	Différence	Détails
Budgetaire		6 724	8 401	(1 677)	2-8
Politique et analyse stratégiques		15 085	16 600	(1 515)	2-9
Recherche et développement					
Politique des transports et		1 056 994	1 016 472	40 522	2-14
aide financière		8 860	9 681	(821)	2-21
Direction et coordination		1 087 663	1 051 154	36 509	
Non budgétaire		1 000	1 000	-	2-14
Prêt à la Société du port de St. John's		1 088 663	1 052 154	36 509	
Années-personnes		323	349	(26)	

E. Efficacité du Programme

Ce programme se compose de six Activités qui concourent toutes à assurer un système national de transport sûr et efficace.

La diversité des situations opérationnelles au Ministère ne permet pas d'établir un seul indicateur de rendement. Aussi faut-il pour les Activités de service juger de l'efficacité du programme selon le degré de satisfaction du client par rapport au degré auquel les niveaux de service ont été respectés, sur la base de la maximisation des ressources.

Chacune des Activités est une entité distincte ayant des objectifs et sous-objets distincts. On pourra se reporter aux renseignements sur le rendement ainsi qu'aux brefs commentaires et renvois pour chaque activité, à la Section II, Analyse par Activité. Ensemble, ceux-ci peuvent servir de critères d'évaluation de l'efficacité globale du Programme.

Accroissement de la capacité: Des projets totalisant 18 millions de dollars visant à répondre aux demandes en matière de transport aérien et à maintenir les niveaux de service assurés aux usagers ont été réalisés en 1986-1987. Les prévisions des dépenses pour 1987-1988 sont de 20 millions de dollars.

Surface

Sécurité ferroviaire: La Loi sur la sécurité ferroviaire a été rédigée et présentée à la Chambre des communes. Cette loi aura pour effet de mettre à jour la réglementation de la sécurité ferroviaire et de transférer de la CCT à Transports Canada la réglementation de la sécurité ferroviaire et la conformité à cette réglementation.

Sécurité routière: L'utilisation du Centre d'essai de Blainville par des clients de l'extérieur, ex. les gouvernements provinciaux, les propositions aux recherches dans les universités et l'industrie privée, s'étant accrue par rapport à l'année précédente, les recettes se sont par conséquent accrues d'environ 80 000 \$ en 1985-1986 à 150 000 \$ en 1986-1987.

Transport des marchandises dangereuses: Des progrès ont été réalisés dans l'amélioration des renseignements sur les matières corrosives. Cependant, ceux-ci seront intégrés aux améliorations générales qui seront apportées à CANUTEC. Cinq inspecteurs de mesures correctrices ont été nommés pour aider à l'évaluation des activités de préparation de l'industrie aux accidents et pour assurer des services consultatifs concernant les situations d'urgence.

contrôle de la circulation aérienne régis par les Règles de vol aux instruments (IFR), grâce à la centralisation des services et installations.

Gestion des aéroports

Dessaississement des aéroports: Suite à la publication, le 9 avril 1987, de la nouvelle politique fédérale intitulée "Le futur canadien en gestion des aéroports", le Ministère a mis en place un processus d'examen et d'approbation pour être en mesure de répondre adéquatement et en temps utile aux nombreux demandes de renseignements et de conseils de la part de parties intéressées, partout au Canada, sur la façon de rédiger les propositions préliminaires et de mener des études de conception qui déboucheront, nous l'espérons, sur la présentation de propositions sérieuses pouvant être adoptées.

Participation du secteur privé: À la fin de 1986, le Groupe de gestion des aéroports a obtenu l'autorisation de permettre au secteur privé de construire et d'exploiter des installations aéroportuaires. La première installation de ce genre est l'aérogare 3 à l'aéroport international Lester B. Pearson à Toronto où les négociations sont en cours avec un promoteur privé; une présentation au Conseil du Trésor est présentement à l'étude. Cette initiative et d'autres de ce genre devraient générer plus de recettes, aider les économies locales et réduire les dépenses fédérales.

Transfert des ressources à la GRC: En 1986, le Cabinet et le Conseil du Trésor ont approuvé le transfert des ressources au Sûreté générale et à la GRC de même que de la responsabilité des services de police et de sécurité dans certains aéroports. Cette initiative a entraîné le transfert de 27,6 millions de dollars du GGA à la GRC. Cet dernière a renforcé la sécurité dans 18 aéroports désignés, à savoir : Gander, Halifax, Dorval, Mirabel, Ottawa, Pearson (Toronto), Winnipeg, Calgary, Edmonton et les aéroports internationaux de Vancouver de même que les aéroports nationaux à St. John's, Moncton, Québec, London, Windsor, Regina, Saskatoon et Victoria.

Depuis ce transfert, Transports Canada doit désormais établir les normes, les lignes directrices et les règlements nationaux régissant les pratiques de sûreté des exploitants d'aéroport et des transporteurs aériens.

Remise en état et remplacement des installations: Les projets de remplacement et de remise en état des installations aéroportuaires du système national de transport aérien civil comporte la réfection des aérogares, des pistes et des voies de circulation de même que le remplacement du matériel des services d'urgence aéroportuaires et d'entretien aéroportuaire. Des dépenses de 225,5 millions de dollars sont prévues au cours de 1987-1988 pour la rénovation et le remplacement des installations aéroportuaires au Canada.

articles et des paragraphes de la loi se fait par décret, en trois étapes. La première étape, touchant les articles et les paragraphes qui devaient être proclamés immédiatement, a pris fin le 30 septembre 1987. Cette étape comportait la proclamation de 42 articles et de 5 paragraphes. La deuxième étape touche des articles et des paragraphes écoulant de l'entrée en vigueur pour le Canada de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et par la Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution causée par les hydrocarbures. Cet article doit être proclamé en mai ou en juin 1988 et avec lui entreront en vigueur 25 articles et 3 paragraphes supplémentaires. La troisième étape touche des articles et des paragraphes exigeant que des règlements soient en place avant leur proclamation. Cette étape, qui prendra plusieurs années à mettre en oeuvre, touche 24 articles et 3 paragraphes.

Aviation

Sécurité des vols: L'amélioration de la sécurité des vols demeure le principal mandat du Groupe Aviation. À cet égard, diverses mesures importantes sont prises pour améliorer la sécurité des vols grâce à une surveillance accrue des opérations des transporteurs aériens et de l'industrie de l'aviation en général au fur et à mesure de son adaptation à une nouvelle réglementation économique. Un programme de rationalisation des ressources de sécurité récemment élaboré comporte une capacité d'analyse assistée par ordinateur du système de sécurité. Une étude visant à déterminer quelle serait une présence adéquate de réglementation aérienne dans les régions géographiques d'activité intense a été achevée et un programme de mise en oeuvre est en cours. Un programme national important de vérification de tous les transporteurs aériens nationaux et des principaux transporteurs régionaux qui se déroule présentement contribue à améliorer la conformité aux normes dans l'ensemble de l'industrie. L'élaboration d'une politique révisée de réglementation concernant les aéronefs ultra-légers est achevée et sa mise en oeuvre échevonnée est commencée. Un système d'amendements administratifs a été adopté et des lignes directrices améliorées ont été rédigées pour le plan directeur de surveillance régionale.

Sécurité aérienne: La poursuite de la sensibilisation à la sécurité aérienne a nécessité la présentation de quatre cours sur la sécurité aérienne de compagnie destinés aux cadres. En outre, un certain nombre de cours ont été dispensés aux premiers dirigeants des compagnies aériennes pour les encourager à exercer une gestion des risques plus minutieuse. Un programme sur les prises de décision du pilote a été élaboré afin d'être présenté dans toutes les Régions au cours de l'automne 1987.

Services de la circulation aérienne: Nous poursuivons l'information du Programme national de gestion de l'écoulement du trafic aérien, du Système national de contrôle de l'espace aérien et des Services d'information de vol, ce qui permettra aux Services de circulation aérienne de répondre plus efficacement aux demandes de services de

3. Etat des initiatives annoncées antérieurement

Voici, par activité, une mise à jour des principales initiatives dont il a été question dans les plans de dépenses antérieurs.

Politiques et Coordination

Marine Atlantique S.C.C.: La construction, sous la direction du ministère de l'Expansion industrielle régionale, d'un navire Gulfspan II destiné à compléter la solution de service "à trois navires" retenue pour Terre-Neuve, est commencée comme prévu et la livraison est attendue pour 1989.

Autoroute de Yellowhead:

La première année de ce projet de 100 millions de dollars qui doit s'échelonner sur trois ans et dont les coûts sont partagés à parts égales entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, progresse selon le calendrier prévu et à l'intérieur du budget prévu. Transports Canada administre la contribution financière du ministère de l'Expansion industrielle et régionale.

Réforme de la réglementation du camionnage:

La loi sur les transports routiers a été adoptée et sera mise en vigueur par étapes au fur et à mesure que les règlements à l'appui seront élaborés. Des accords de principe ont été conclus avec les provinces concernant un code national de sécurité du camionnage. La mise en oeuvre se fait au moyen d'accords bilatéraux et progresse de façon satisfaisante.

Marine/Garde côtière canadienne

Droits relatifs aux services de la Garde côtière: De nouvelles

sources possibles de recettes pour les Services de la Marine sont à l'étude en réponse à l'importance qu'attache le gouvernement dans l'ensemble à une meilleure récupération des coûts dans les cas où cette mesure est indiquée, pour faire porter une part importante du coût total des programmes du gouvernement par les bénéficiaires. Cette question fait partie de la consultation du Ministère sur les coûts d'utilisation décrite dans la section Administration du ministère du présent document.

Acquisition d'hélicoptères: L'acquisition de douze (12)

hélicoptères légers de catégorie utilité MB8 B0-105 est presque achevée, onze (11) des douze (12) hélicoptères ayant été livrés et acceptés. Le dernier hélicoptère doit être livré en mars 1988. Ces hélicoptères ont été trouvés conformes aux attentes de sécurité et de fiabilité pour le vol au-dessus de l'eau et des terrains accidentés.

Loi sur la Marine marchande du Canada (LMC): Le projet de loi C-35 modifiant la LMC a été approuvé le 26 mars 1987 et figure maintenant au chapitre 7 des Statuts du Canada de 1987 (la Loi). La proclamation des

Sécurité ferroviaire: La Loi sur la sécurité ferroviaire, rédigée dernièrement, devrait donner une nouvelle orientation à ce secteur. La Loi, si elle est adoptée, modernisera la réglementation de la sécurité ferroviaire et transfèrera à Transports Canada les fonctions de réglementation et d'application des règlements qui incombent actuellement à la Commission canadienne des transports.

Transport des marchandises dangereuses: La Direction générale du transport des marchandises dangereuses mutera, aux fonctions d'application des règlements, du personnel affecté actuellement à la formation en intervention d'urgence; elle élaborera une politique d'application des règlements qui incitera l'industrie à prendre d'elle-même les mesures nécessaires pour respecter les règlements en vigueur; elle dotera le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) des moyens nécessaires pour répondre aux demandes d'information, y compris les demandes d'interprétation de la Loi et du Règlement afférent; enfin, elle travaillera plus étroitement avec les provinces à faire respecter les règlements et à échanger des renseignements.

Développement commercial: Pour optimiser les installations aéroportuaires, le Groupe entreprendra au besoin le réaménagement de l'espace commercial dans les aéroports de façon à en maximiser les possibilités de commercialisation au moyen d'un examen attentif de l'emplacement, de la superficie et de la répartition judicieuse des points de vente, et ce pour optimiser tant l'utilisation de l'espace que le potentiel des recettes; en outre, le Groupe passera en revue le Programme de gestion des biens fonciers du GGA et en assurera un suivi dans le but de résoudre les problèmes reconnus et de mettre en oeuvre les initiatives proposées; enfin, il verra au perfectionnement des employés de la Direction générale du développement commercial à qui il offrira des cours de formation sur la gestion des propriétés commerciales du GGA.

Commercialisation des aéroports: Pour améliorer le service à la clientèle et multiplier les recettes, le personnel de ce secteur s'attachera à trouver des débouchés commerciaux novateurs, à élaborer des stratégies permettant de surmonter les obstacles actuels au plein essor commercial des aéroports, à faire des études de marché en vue de déterminer les besoins, les attentes et les goûts de la clientèle et finalement, à promouvoir l'investissement et les possibilités de services aériens dans les aéroports et ce, auprès de milieux d'affaires tant nationaux qu'internationaux.

Sécurité aux aéroports: En 1988-1989, de plus grands efforts seront déployés pour assurer la sécurité du public voyageur et de l'ensemble de milieux de l'aviation et pour accroître l'efficacité du programme de sauvetage et d'extinction d'incendies d'aéronefs. En outre, la mise en oeuvre du système des permis d'exploitation des véhicules de côté piste renforcera le niveau de sécurité pour tous les exploitants du côté piste et pour le grand public.

Dessalement des aéroports: Lorsqu'une telle mesure présentera un intérêt réciproque pour les parties en cause, on donnera suite à quelques propositions de cession d'aéroport en respectant les principes directeurs de la politique fédérale intitulée "Le futur cadre de question des aéroports canadiens".

Gestion des aéroports

Plan de la flotte opérationnelle: le Groupe Aviation mettra en oeuvre les recommandations du groupe de travail ayant examiné le plan de la flotte opérationnelle, lequel a conseillé de fixer le genre et le nombre d'aéronefs requis en fonction de besoins du Groupe en formation d'vol et en vols d'inspection opérationnelle.

des opérations effectuées au-dessus de l'eau et des terrains accidentés. Les appareils seront polyvalents de façon à pouvoir servir aux missions suivantes :

- soutien à la construction et à l'entretien des aides à la navigation;
- réapprovisionnement et entretien des stations;
- patrouille des glaces, mise en oeuvre des mesures préventives contre la pollution;
- soutien au SAR maritime, missions humanitaires;
- soutien logistique à la flotte; et
- soutien à d'autres organismes gouvernementaux et non gouvernementaux.

Aviation

Sécurité des vols : Le renforcement de la sécurité des vols sera axé sur trois principaux secteurs : améliorations de la réglementation, réalisation de grands projets de remplacement de l'équipement des services de navigation aérienne et promotion intensifiée de la sécurité et meilleure éducation du public à cet égard. Ces améliorations seront apportées au moyen d'un certain nombre d'initiatives connexes :

- la mise en oeuvre d'un système d'information de vérification destiné à fournir une base centrale de données contenant des renseignements sur l'avancement des inspections des transporteurs aériens;
- l'élaboration d'une stratégie à moyen et à long terme relative aux radiobalises de détresse (ELT);
- le maintien de la compatibilité du Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada (CASP) avec les innovations de la navigation par satellite;
- la mise en oeuvre d'un projet d'ingénierie et d'intégration des systèmes (SEIP) pour gérer et tenir à jour les divers grands projets de la Couronne liés au Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada;
- l'appui au système automatisé de contrôle de la circulation aérienne en dotant le Centre des systèmes techniques et le Centre de recherche et d'expérimentation d'équipement de stimulation de pointe; et
- l'élaboration d'un programme de sensibilisation à la sécurité aérienne destiné aux petits exploitants d'aéronefs commerciaux et privés.

2. Initiatives

Voici une présentation, par Activité, des initiatives prévues pour 1988-1989.

Politiques et Coordination

Sécurité: Une loi sera élaborée en vue de la création d'un bureau d'enquête sur les accidents de tous les modes de transport. L'Activité coordonnera un certain nombre d'études menées dans l'ensemble du Ministère, notamment sur l'élaboration et l'application des règlements de sécurité, sur la modification des attitudes du public face à la sécurité, sur l'élaboration de méthodes d'établissement de normes et de répartition des ressources, et sur les contrôles de l'abus des drogues et de l'alcool sur les lieux de travail.

Développement régional et communications: Ce secteur assurera des services de consultation, de coordination et de conseil au Ministère pour faire en sorte que les initiatives prises en 1987-1988, telles que l'adoption de la loi sur le transport routier et de la loi sur les transports de 1987, les négociations sur le commerce international, de même que les diverses initiatives en matière de politique maritime et le dessaisissement des fonctions gouvernementales, soient mises en oeuvre avec efficacité et efficacité, qu'elles perturbent le moins possible, et qu'elles profitent aux utilisateurs du système de transport.

Initiatives ministérielles et gouvernementales: Au début de l'exercice financier, on aura doté de tout le personnel nécessaire sept bureaux régionaux des Politiques et de la coordination. Cette initiative assurera une présence ministérielle dans les Régions et facilitera grandement tant la compréhension des problèmes régionaux de transport que la diffusion de l'information aux utilisateurs ultimes des services du Ministère. Cette initiative revêt une importance particulière suite à l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 1988, de la loi sur la réforme réglementaire.

Marine/Garde côtière canadienne

Louis S. St. Laurent: La modernisation de mi-durée du navire de la Garde côtière canadienne, le Louis S. St. Laurent, sera effectuée, à contrat, par la Halifax-Darmouth Industries Ltd., de sorte qu'il satisfasse aux exigences opérationnelles pour les 15 prochaines années au moins.

Infrastructure des petits ports: La Garde côtière continue de veiller au remplacement méthodique de certaines installations portuaires publiques dont celles de St. Augustin (P.Q.), de Paspébiac (Qué.), de Souris (I.-P.-E.), de Sand Point (N.-B.) de Goose Bay, Labrador (T.-N.), de Corner Brook (T.-N.), d'Argenteia (T.-N.) et d'Iona (N.-E.).

Hélicoptères légers améliorés: La Garde côtière poursuit le remplacement de ses hélicoptères légers pour accroître le niveau de sécurité

roulier. Pour l'ensemble des transports de passagers, on s'attend jusqu'en 1996 à une croissance annuelle moyenne de 3,5 pour cent, la plus forte augmentation étant dans les transports par automobile et avion. Les prix des services de transport devraient augmenter lentement grâce en partie à la concurrence plus vive qui résultera de la réforme de la réglementation économique.

Au cours des années 1987 à 1996, la croissance du secteur des transports devrait atteindre en moyenne 2,7 pour cent par an, soit le taux de croissance de l'économie canadienne. Le transport des marchandises devrait croître jusqu'en 1996 au taux annuel moyen de 1,8 pour cent, la plus forte augmentation se situant dans le transport

Aperçu économique: On s'attend à voir l'économie canadienne croître modérément au taux moyen de 2,7 pour cent par an jusqu'en 1996 (de 2,5 pour cent jusqu'en 1991). Le protectionnisme américain (si l'accord de libre-échange n'est pas mis en oeuvre) allié à la concurrence plus vive que les pays nouvellement industrialisés livreront au Canada sur les marchés mondiaux, aura vraisemblablement une incidence sur les échanges commerciaux et, partant, sur le secteur des transports. Les prix réels du pétrole devraient augmenter, mais être inférieurs en 1991 aux niveaux atteints en 1985, ce qui aura des répercussions favorables sur tous les modes, et notamment l'automobile. Pour les prochaines années, on prévoit une croissance plus forte des industries de biens de même qu'un faible taux d'inflation. La population devrait croître lentement jusqu'en 1996.

Certains secteurs n'ont pas atteint leur niveau record d'avant la récession (par exemple, les mines et la construction). Le revenu personnel par habitant n'a dépassé en 1986 que de 2,3 pour cent le niveau record enregistré avant 1982. Les dépenses de consommation, y compris la demande de transport aérien, ont toutefois continué d'être fortes. Dans une perspective régionale, le rendement économique a été irrégulier. La stabilisation des prix des matières brutes a contribué à améliorer les perspectives de croissance économique et démographique de l'Ouest canadien. Par ailleurs, le centre du Canada a connu une croissance plus énergique, et ce rendement irrégulier s'est reflété dans les transports.

Rendement économique: En 1986, la croissance économique a été relativement forte, ayant atteint 3,1 pour cent, mais n'a pas été la même dans tous les secteurs. Celui du logement a connu la croissance la plus forte, et les industries de services ont aussi enregistré une croissance bien supérieure à la moyenne. Par ailleurs, les industries de biens n'ont cru que de 1,6 pour cent, facteur qui a contribué à limiter le développement des industries manufacturières à toutefois été ferme, et les exportations et importations, relativement fortes, ce dont a profité notamment le secteur du camionnage.

Développement des sciences, de la technologie et de l'éducation: ce chapitre, le gouvernement veut que ses programmes visent d'avantage une application directe des résultats. Transports Canada s'est engagé à faire de sérieux efforts pour appuyer la R et D technologique afin de trouver de meilleurs solutions aux problèmes d'exploitation.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Objectifs du gouvernement: En 1984, le gouvernement a publié son Programme de renouvellement économique. Il y exposait quatre grands objectifs qui sont restés fondamentalement les mêmes:

- favoriser une croissance qui crée des emplois permanents;
- exercer des restrictions financières et rétablir la responsabilité financière;
- bâtir un consensus et stimuler la croissance;
- lever les obstacles à la croissance.

Transports Canada a appliqué immédiatement à ses programmes les éléments clés de la stratégie globale que le gouvernement avait adoptée pour assurer un renouvellement économique.

Rétablissement de finances publiques saines: Pour le Ministère,

cela se traduit par des restrictions financières. Il maintient un contrôle rigoureux de ses dépenses. La réduction de personnel visée sera réalisée, tandis que le Programme de maintien de l'emploi aidera à réduire au minimum les effets malheureux qu'elle aura sur les employés.

Renforcement de l'économie de marché et de la compétitivité du

secteur privé: L'importance que le Ministère donne à sa réorganisation et à la réforme de la réglementation économique vise à atteindre cet objectif, tout comme la séparation des activités étrangères à la sécurité et de celles qui s'y rattachent au sein du Ministère. Cette séparation permet aussi la cession éventuelle de l'exploitation d'aéroports fédéraux.

Développement économique: Dans le sens d'initiatives du

gouvernement telles que la création de l'Agence des perspectives de l'Atlantique et du Bureau de diversification de l'économie de l'Ouest, le Ministère travaillera avec d'autres ministères à axer davantage les méthodes d'approvisionnement sur le développement régional et cherchera les façons dont le secteur des transports et lui peuvent réellement contribuer à ce développement.

Développement du commerce international: Cette stratégie devance l'accès accru aux marchés étrangers que donneront l'accord commercial Canada-américain et les négociations multilatérales concernant le GATT. Le Ministère élabore une nouvelle stratégie pour aider les entreprises canadiennes à vendre leur savoir-faire en matière de transports à l'étranger.

Le tableau 1-5 illustre la matrice des principaux groupes organisationnels de Transports Canada et les lignes d'activité selon lesquelles ils sont financés au moyen de crédits budgétaires.

Tableau 1-5: Répartition des ressources budgétaires par Activité/Organisation

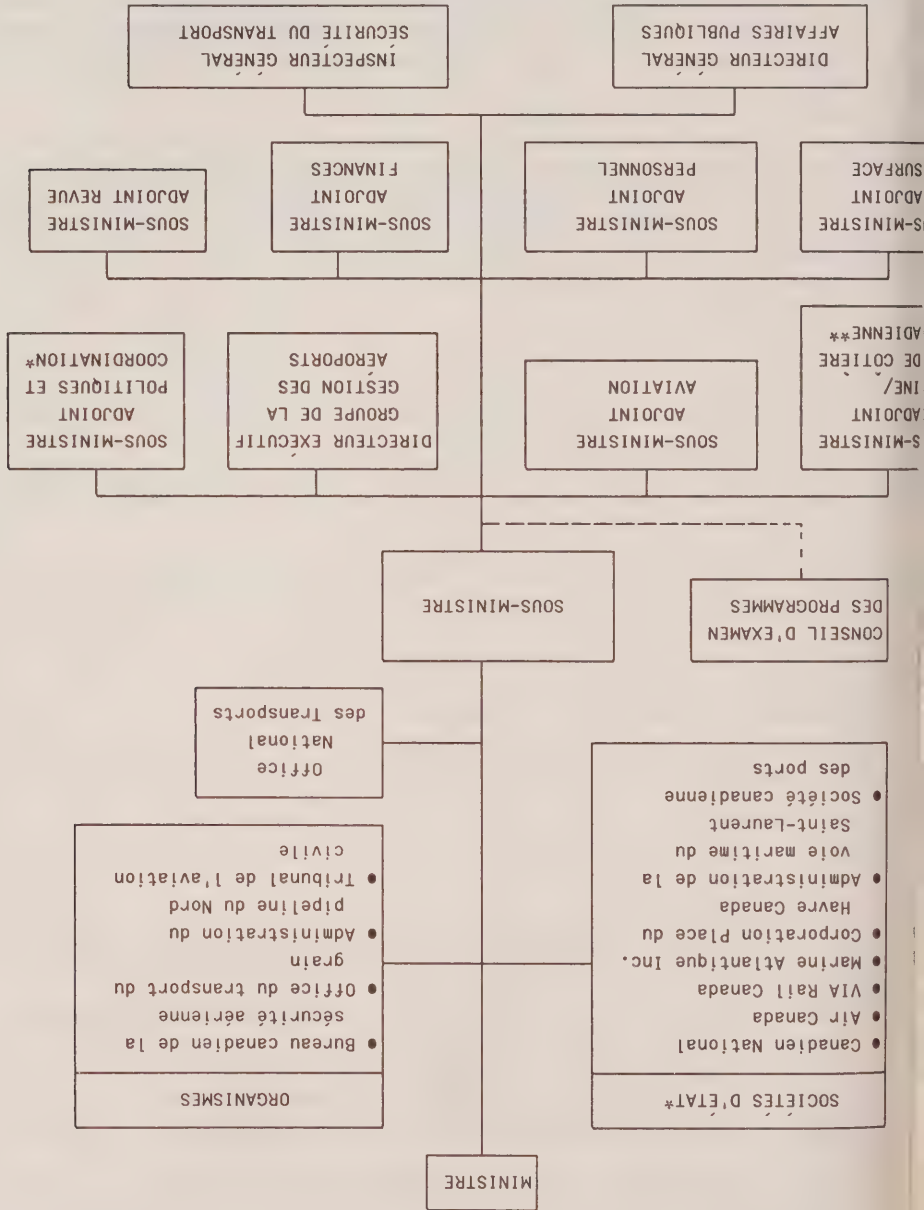
Bdg: dépe- 1982	(en millions de dollars)				
	Politiques	Garde	Marine/	côtière	canadienne

Bdg: dépe- 1982	Cabinets du Ministère/ Deputy Minister ¹				
	S-MA Politiques et Coordination ²	S-MA Personnel	S-MA Finance	S-MA Marine/Commissaire de la Garde côtière canadienne ³	S-MA Aviation
308	308,887				541,925
241					
241	24,977				
53		53,584	78,328		
78					
1					
639					
6					
541					
6					
48					
4					
38					
133					
611					
7					
25					
4					

Bdg: dépe- 1982	Total des ressources du Programme (et des années-personnes)				
	1,087,663 (323)	644,029 (6,169)	541,925 (6,903)	48,453 (4,133)	38,754 (278)
2,420					
20					

1. Comprend les Affaires publiques, le Contentieux, la Revue, la Sécurité des transports, le Conseil d'examen des programmes.
2. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire de Marine Atlantique Inc., la Compagnie de chantiers maritimes de la Terre-Neuve, de la Société canadienne des ports, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (les Ponts Jacques Cartier et Champlain) et Via Rail Canada. Les crédits sont énumérés séparément sous la rubrique Sociétés d'Etat.
3. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaires de la Compagnie de navigation Canarctic limitée. Le crédit est énuméré séparément sous rubrique Sociétés d'Etat.

Tableau 1-4: Structure administrative



Organisation: Pour atteindre l'objectif du Programme, l'organisation des Transports Canada comprend l'Administration centrale et quatre groupes opérationnels : Marine/Garde côtière canadienne, Aviation, Gestion des aéroports et Surface, de même qu'un certain nombre de sociétés d'Etat et d'organismes qui jouissent de degrés variables d'autonomie. Certaines sociétés d'Etat fonctionnent dans le cadre du Ministère, tandis que d'autres, comme Air Canada et le Canadien National, sont totalement indépendantes, mais rendent compte de leurs activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Cinq organismes, soit le Bureau canadien de la sécurité aérienne, l'Office du transport du grand le Tribunal de l'aviation civile, l'Administration du pipeline du Nord tout comme l'Office nationale des transports, relèvent aussi directement ou indirectement du ministre des Transports. Chacun d'eux produit sa propre partie III.

L'année financière 1988-1989 est la troisième de cinq années d'une réorganisation qui procède des principes suivants : tenter de comprimer les frais généraux en regroupant les services autant que possible, centraliser ou décentraliser les services selon les circonstances, accroître la participation régionale et multimodale à la planification, l'élaboration des politiques et à la coordination et finalement, établir de meilleures communications au sujet des activités de Transports Canada. Cette réorganisation s'inspire de la tendance à la déréglementation de l'industrie et du partage des responsabilités financières et opérationnelles entre les utilisateurs, les exploitants et le gouvernement.

Le Conseil d'examen des programmes participe aux grandes décisions portant sur l'affectation des ressources et examine toutes les propositions de politiques, de plans et de programmes ayant des incidences sur les ressources financières et humaines. Le conseil permet au Ministère et à la haute direction d'exercer un contrôle plus rigoureux sur le financement des programmes et de s'engager à concourir dans une large mesure à la réalisation de l'objectif gouvernemental de réduction du déficit.

Le tableau 1-4 donne un aperçu global des entités administratives qui composent le portefeuille de Transports Canada. La Partie III de Transports Canada se restreint à une analyse des opérations ministérielles, laquelle décrit la structure organisationnelle chapeautée par le Sous-ministre et inclut certains projets de financement visant les sociétés de la Couronne comme la Corporation Place du Havre Canada, la Société canadienne des ports, Marine Atlantique Inc., l'Administration la voie maritime du Saint-Laurent, Les Ponts Jacques Cartier et Champigny Inc. et Via Rail Canada.

C. Données de base

1. Introduction

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile et du ministère de la Défense civile.

La responsabilité fédérale en matière de transport, qui provient de la compétence définie dans l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, a évolué de sorte qu'elle englobe la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

2. Mandat

Les principales lois régissant les activités du Programme des transports sont l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi nationale sur les transports. Une liste des autres lois figure à la page 3-67.

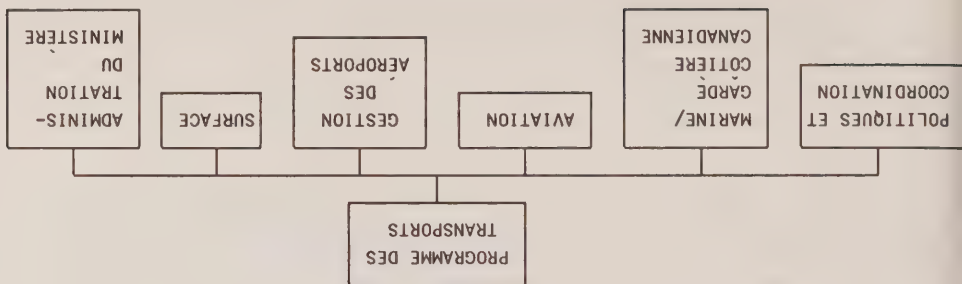
3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme de transport est de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et à l'exploitation de certains éléments du système.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure des activités: Le tableau 1-3 ci-après illustre la structure qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1987 et qui sert à exposer le plan de dépenses pour l'exercice 1988-1989 de même que les dépenses prévues pour 1987-1988 et les dépenses réelles de 1986-1987.

Tableau 1-3: Structure des activités



● **Politiques et coordination:** augmentation des paiements faits à VIA Rail Canada (35,8 millions de dollars), à Marine Atlantique (10,1 millions de dollars), à Canadian National pour l'aide aux employés de Terre-Neuve (0,8 millions de dollars), à Ports Canada (4,1 millions de dollars) et aux Ports Jacques Cartier et Champlain (1,4 million de dollars), et paiements faits pour la première fois au chantier naval de Terre-Neuve (23,6 millions de dollars), exploitation accessoire du Canadian National constituée en compagnie, et à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (13,2 millions de dollars) pour les premiers travaux de remise en état du canal de Welland et la responsabilité administrative pour les paiements à la Corporation Place du Havre Canada a été acquise de l'Activité Administration (4,4 millions de dollars)

Budgétaire - Sociétés d'Etat

● **Administration du Ministère:** augmentation attribuable en grande partie au rétablissement de postes de réduction du déficit inscrits temporairement sous cette activité (78,2 millions de dollars), à celui d'économies FEO d'autres activités (6,2 millions de dollars), à l'amélioration des installations informatiques (8,2 millions de dollars), à divers autres frais de fonctionnement peu importants (4,2 million de dollars) et à d'autres besoins en capital (1,7 million de dollars), contrebalancée en partie par une augmentation des coûts recouvrés (1,2 million de dollars)

● **Surface:** baisse nette due à des retards dans le projet de déplacement de voies ferrées de Regina (13,6 millions de dollars), besoin accru au chapitre des projets de construction de croisements étages (0,3 million de dollars), cession du projet de modification du tracé ferroviaire de Fort Saskatchewan à la CCT (1,0 million de dollars), retard dans la conclusion d'une entente avec les provinces concernant les programmes de surveillance du transport des marchandises dangereuses (3,8 millions de dollars), création de la Commission d'enquête sur la collision de Hinton (1,0 million de dollars) et augmentation des fonds nécessaires à la sécurité automobile (0,6 million de dollars)

93,4

97,3

(16,5)

l'octroi de subventions au chantier naval de Terre-Neuve (2,4 millions de dollars) ainsi que de divers autres ajustements secondaires (0,2 million de dollars)

(3,2)

● **Marine/Garde côtière canadienne:** baisse des dépenses de fonctionnement (18,9 millions de dollars) attribuable surtout au programme de réduction du déficit, diminution des dépenses en capital (123,8 millions de dollars) due au report de projets et au changement de priorités du Ministère, hausse des subventions et contributions (0,6 million de dollars) attribuable à l'approbation du projet de protection des piles du pont Laviolette et besoin supplémentaire (4,4 millions de dollars) au chapitre des paiements aux sociétés d'Etat et autres

(137,7)

● **Aviation:** les dépenses de fonctionnement ont été inférieures à ce qui avait été prévu (15,7 millions de dollars), en raison d'une réduction des besoins de même que des compressions budgétaires autorisées; les dépenses en capital ont fléchi (121,4 millions de dollars), principalement à cause de réaffectations à d'autres programmes au sein du Ministère; un excédent au chapitre des subventions et contributions (0,6 million de dollars) est attribuable à la réduction des besoins de l'Organisation de l'aviation civile internationale; les recettes ont diminué (9,2 million de dollars) en raison d'un moins-perçu des recettes et d'une réduction autorisée du budget

(128,5)

● **Gestion des aéroports:** les dépenses de fonctionnement et d'entretien ont augmenté (12,1 millions de dollars) en raison du financement accru des projets approuvés de la phase I de la Sécurité de l'aviation civile et d'Expo 86; une diminution au chapitre des contributions et des immobilisations (3,3 et 21,9 millions de dollars, respectivement) attribuable d'une part à la décision du Ministère, en 1987-1988, de reporter l'attribution de certains fonds pour répondre aux besoins des années futures et, d'autre part, aux transferts internes pour financer la mise à jour des systèmes informatiques. Il n'y a pas eu de variation significative au chapitre des recettes

(13,1)

2. Examen des résultats financiers

Tableau 1-2: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)			
1986-1987			
Détails en page	Budget principal	Réel	Différence
Budgétaire			
Politiques et Coordination	921 730	1 011 905	90 175
Marine/Garde côtière canadienne	810 925	673 197	(137 728)
Aviation	660 601	532 146	(128 455)
Gestion des aéroports	30 430	17 304	(13 126)
Surface	52 550	36 083	(16 467)
Administration du Ministère	67 577	164 923	97 346
Total du Programme	2 543 813	2 435 558	(108 255)
Années-personnes	21 388	21 471	83

Explication de la différence : Le niveau de dépenses autorisé a été porté à 2 738,6 millions de dollars au moyen du Budget des dépenses supplémentaire. L'autorisation révisée, par type de dépenses, figure à la page 1-9 sous le titre "Emploi des autorisations de 1986-1987 - Volume II des Comptes publics". L'excédent important est attribuable aux grands facteurs suivants :

Budgétaire - Activités du Ministère

- **Politiques et coordination :** hausse des dépenses salariales (0,5 millions de dollars) contrebalancée par la non-utilisation d'autres fonds de fonctionnement (1,5 millions de dollars) et la réduction nette des subventions et contributions (2,2 millions de dollars) qui a résulté de la baisse des montants versés pour la remise en état des embranchements (8,2 millions de dollars), les programmes routiers (10,9 millions de dollars), la construction de wagons-trémiés (2,1 million de dollars) et le transport de personnes handicapées (1,2 million de dollars), baisse contrebalancée par la hausse des dépenses pour la conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve (9,4 millions de dollars), l'amélioration du transport du grain de l'Ouest (8,2 millions de dollars),

400 représentants municipaux et provinciaux ont reçu la formation nécessaire pour remplir leurs tâches d'intervenants en cas d'urgence.

Administration du Ministère

● les premières étapes de la réorganisation du Ministère ont été franchies; les fonctions de personnel, de finances et de revue ont été regroupées et elles englobent d'anciens services régionaux et centraux de la Marine et de l'Air.

● la phase I du Système de gestion du matériel (SGMTC) était menée à terme à la fin de 1986-1987 et couvrait la totalité des 21 magasins.

Au chapitre de son rendement global pour 1986-1987, le Ministère s'était fixé pour objectif de réduire de 250 millions de dollars le déficit; il a atteint cet objectif grâce aux réductions du budget de VIA Rail (100 millions de dollars), de ses frais généraux et de ses dépenses de fonctionnement (51 millions de dollars) et de ses subventions (2,3 millions) et grâce à l'accroissement de ses recettes (44 millions de dollars), au report d'immobilisations (50 millions de dollars) et à d'autres postes secondaires (2,7 millions de dollars).

cinq modifications au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses ont été mises en oeuvre, de même qu'un programme d'envergure de sensibilisation des industries, des transporteurs et du grand public; le programme de conformité a été caractérisé par l'application de stratégies de mise en oeuvre; la banque de données sur les produits chimiques et le service d'information de CANUTEC ont été améliorés; et plus d'un

de nouvelles normes de sécurité automobile ont été publiées les feux de jour, les sièges des autobus scolaires, les ancrages d'attache des sièges pour enfants, les hydrauliques de camion, les feux de freinage surélevés et centraux et les émissions des poids lourds.

durant l'exercice, le Ministère a financé neuf projets d'étagement de voies dont deux ont été menés à bonne fin et trois amorcés. Il a de plus mené à terme un projet de modification du tracé de voies ferrées et poursuivi des travaux de consultation et de préparation de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Surface

au milieu de 1986, le Groupe d'étude sur la gestion des aéroports du Groupe de gestion des aéroports a été chargé d'étudier diverses possibilités pour la gestion future des aéroports canadiens et de rédiger un document à ce sujet à l'intention du Cabinet. En mars 1987, le gouvernement a adopté un cadre global sous forme d'une nouvelle politique, intitulée "Le futur cadre de gestion des aéroports canadiens".

Gestion des aéroports

le vaste système de navigation aérienne et de contrôle de la circulation aérienne du Groupe Aviation a traité plus de 4 millions de mouvements d'aéronefs itinérants et gère plus de 169 000 milles de routes et voies aériennes. Le système de navigation aérienne a été en service à l'échelle nationale pendant 93,6 % du temps prévu. À titre d'indication des activités menées pour le maintien de la sécurité aérienne, le Groupe a fait plus de 7 000 inspections d'aides à la navigation, d'approches aux instruments et de radars.

aussi en 1986-1987, il a fallu d'autres adaptations pour répondre à l'augmentation de la demande qu'a entraînée la réforme de la réglementation économique. Des travaux ont été à accroître la sécurité aérienne par une surveillance plus étroite, un contrôle supérieur de la navigabilité et des programmes de promotion de la sécurité des utilisateurs et du public.

Politiques et coordination

- la réorganisation du Ministère a été caractérisée par la mise en place d'une nouvelle activité appelée Politiques et coordination. Elle a permis, entre autres avantages, d'établir un centre névralgique pour toutes les questions de fonds alloués aux sociétés d'Etat.

- Marine Atlantique a été établie en qualité de société d'Etat distincte, et des ressources financières supplémentaires lui ont été affectées pour lui permettre d'acheter un navire de charge pour la desserte du golfe, plus un nouveau navire à passagers pour le service côtier. Aussi, par l'intermédiaire du MEIR, les plans ont été achevés pour la construction d'un nouveau navire à passagers pour la desserte du golfe.

- un projet pilote de transport du grain a été lancé, et une réserve a été établie pour appuyer les améliorations ferroviaires et autres du système de transport du grain. La responsabilité permanente de l'administration de ce programme est passée à l'Office de transport du grain.

Marine/Garde côtière canadienne

- la reconstruction de la base de Parry Sound a été achevée, et les cérémonies d'inauguration ont eu lieu en novembre 1986.
- la Garde côtière continue l'automatisation et la télécommande des phares du Canada où cela peut être fait sans amoindrir la sécurité maritime.

Aviation

- les activités relatives à la sécurité des vols ont visé un certain nombre de grands buts en 1986-1987. L'un d'eux consistait à terminer l'application des recommandations de la Commission Dubin sur le maintien de la navigabilité aérienne, ce qui a entraîné l'élaboration d'un système informatique de recherche documentaire en navigabilité. Un deuxième but consistait à continuer d'exploiter, d'élaborer et de remettre à neuf le système de navigation aérienne. La revue de l'espace aérien du Canada, dont l'utilisateur et le fournisseur tireront des avantages importants en termes de sécurité et de rendement, a été menée à terme. De plus, 123,6 millions de dollars ont été dépensés pour le Programme de modernisation des radars (RAMP). Le troisième grand but consistait à poursuivre l'élaboration de programmes d'enseignement et de promotion de la sécurité des vols. Plusieurs programmes ont visé à régler des questions relatives au jugement des pilotes, à la sécurité des cabines et à la gestion des postes de pilotage.

B. Rendement récent

1. Points saillants

Voici les principales réalisations de 1987-1988:

Politiques et Coordination:

le Ministère a déposé ou adopté un certain nombre de nouvelles lois et d'exposés de politique importants, notamment la Loi nationale sur les transports (projet de loi C-18) et la Loi sur les transports routiers (projet de loi C-19), passées le 18 juin 1987, et le 25 juin 1987 respectivement, et proclamées le 1^{er} janvier 1988; la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, passée le 29 juin 1987 et proclamée le 17 décembre de la même année; la Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes, introduite le 1^{er} mai 1987 et reportée en attendant la résolution de l'accord de libre-échange; en outre, le Ministère a publié, en janvier 1988, son rapport sur le pilotage maritime dans lequel il recommande de prendre certaines mesures prévues dans les lois actuelles pour mitiger l'insatisfaction des clients quant au service et, si nécessaire, de reconsidérer certains changements législatifs après une période d'un an

Marine/Garde côtière canadienne:

un nouvel organisme consultatif (le Conseil consultatif maritime de la Garde côtière) est en voie d'établissement; il fera office de principale tribune consultative entre l'industrie maritime et la Garde côtière canadienne. Ce nouvel organisme vise à élargir le mandat de l'ancien Conseil consultatif de sécurité maritime, qui s'était révélé être une tribune extrêmement utile pour discuter de questions de sécurité. La portée des consultations a été élargie de façon à englober les questions reliées aux services et activités de la Garde côtière, en plus des questions réglementaires dont traitait l'ancienne tribune.

Aviation:

pour des motifs d'économie opérationnelle et de maintien de l'efficacité, on a restructuré la formation administrative des Régles de vol aux instruments des Services de circulation aérienne. Cette restructuration vise à améliorer le service opérationnel tout en réduisant l'effectif de gestion, grâce à la centralisation des fonctions régionales de gestion et au regroupement de certaines installations de contrôle terminal.

Gestion des aéroports:

plusieurs études ont été entreprises pour recenser les secteurs où il serait possible de rationaliser les dépenses Le parc de véhicules et d'équipement mobile a donc été réduit et rationalisé, ce qui devrait donner lieu à une économie d'environ 50 millions de dollars sur une période de dix ans; les heures supplémentaires ont été réduites de 1,5 million de dollars et une étude sur la configuration des pistes et des voies de circulation a démontré que la somme des surfaces pavées dans certains aéroports pourrait être réduite sans que cela n'empêche le Ministère de respecter ses obligations face aux milieux de l'aviation. On estime à environ 83 millions de dollars sur les 14 prochaines années les économies nettes au chapitre des coûts d'immobilisations attribuables à cette réduction des surfaces pavées.

En millions
de dollars

- **Surface:** diminution due au report du projet de déplacement des voies ferrées de Regina (1,2 million de dollars), et à des retards dans la construction de croisements étagés (0,7 million de dollars) et la conclusion d'ententes avec les provinces concernant les programmes de surveillance du transport des marchandises dangereuses (3,5 millions de dollars), contrebalancée par des besoins accrus au chapitre du transport des marchandises dangereuses et de la sécurité routière (1,9 million de dollars). (3,5)
- **Administration du Ministère:** une augmentation due aux dépenses accrues de fonctionnement (2,8 millions de dollars) et d'immobilisations (2,5 millions de dollars) et de divers postes d'importance mineure (0,3 million de dollars). 5,6

Jacques Cartier et Champlain (0,9 million de dollars) contrebalancées par des diminutions des dépenses de Place du Havre Canada (1,2 million de dollars), d'un prêt à la Société du Port de Saint-Jean, I.-N. (1,0 millions de dollars), dépenses de la Société canadienne des ports (0,8 million de dollars) et des paiements d'aide aux employés de la Compagnie des chemins de fer nationaux (0,2 million de dollars), et augmentations des subventions et contributions (9,8 millions de dollars) qui sont ventilées de la façon suivante : augmentation des programmes d'aide au transport ferroviaire des marchandises (10,9 millions de dollars) projets routiers (9,6 millions de dollars) et appui à l'élaboration d'un code national de sécurité des transporteurs routiers (1,0 million de dollars), contrebalancées par des diminutions au chapitre des subventions des services de train de banlieue de Montréal (11,1 millions de dollars) et divers rajustements de trésorerie (0,6 million de dollars).

140,0

Marine/Garde côtière canadienne: augmentation des dépenses de fonctionnement (4,5 millions de dollars) attribuable à une insuffisance au chapitre des traitements et salaires; réduction des dépenses en capital (85,5 millions de dollars) attribuable au report de certains projets et de changements dans les priorités du Ministère; diminution au chapitre des subventions et contributions (2 millions de dollars), liées au projet de protection de la jetée du pont Lavolette; et une augmentation des paiements aux sociétés d'Etat et à d'autres (4,8 millions de dollars).

(78,2)

Aviation: l'excédent est attribuable à un plus grand nombre d'heures supplémentaires exigé par une augmentation du trafic régi par les règles de vol aux instruments, contrebalancé par une diminution des dépenses en capital due aux reports et aux retards de certains projets d'immobilisations. 0,6

Gestion des aéroports: diminutions des dépenses de fonctionnement et contributions, ainsi qu'une diminution des recettes ont été contrebalancées par une augmentation des dépenses en immobilisations. 3,7

●	Surface: augmentation due à certains retards liés au projet de déplacement des lignes de Regina (6,6 millions de dollars); diminution au chapitre des projets d'étalement des voies financées à l'intérieur (1,4 million de dollars); diminution des dépenses de fonctionnement pour les activités de transport des marchandises dangereuses et de sécurité des véhicules automobiles (3,8 millions de dollars).	1,4
●	Administration du Ministère: diminution attribuable à la réduction des besoins en capital (3,8 millions de dollars), contrebalancée par une nette augmentation des dépenses mineures de fonctionnement (1,7 million de dollars).	(2,1)
Budgetaire - Sociétés d'Etat:		

●	Politiques et Coordination: augmentations des paiements versés à VIA Rail (9,1 millions de dollars), Marine Atlantique (4,7 millions de dollars) et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain (1,2 million de dollars); contrebalancée par des diminutions de paiements versés à Place du Havre Canada (4 millions de dollars), la Société canadienne des ports (2,2 millions de dollars), l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (2,0 millions de dollars) et des paiements d'aide aux employés versés à la Compagnie de chemins de fer nationaux (0,1 million de dollars).	6,7
Explication des prévisions de 1987-1988: Les prévisions de 1987-1988 se chiffrent à 68,3 millions de dollars, soit 3,0 % de plus que le Budget principal de 1987-1988 qui s'établissait à 2 257,5 millions de dollars. Voici les principaux postes qui expliquent cette différence :		

●	Politiques et Coordination: augmentations des dépenses de traitement et de fonctionnement pour des fonctions supplémentaires au chapitre de la recherche économique et des bureaux régionaux (4,5 millions de dollars); diminutions des dépenses en capital pour les systèmes informatiques communs (1,2 million de dollars); augmentations des paiements à VIA Rail (102,8 millions de dollars), Marine Atlantique (23,5 millions de dollars), l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (2,9 millions de dollars) et Les Ponts	
---	--	--

5,0

Gestion des aéroports: une augmentation des dépenses de fonctionnement et des contributions ainsi qu'une modeste diminution des recettes ont été contrebalancées par une diminution des dépenses en immobilisations attribuables aux réaffectations internes qui ont été effectuées pour refléter les priorités actuelles du Ministère.

37,3

Aviation: les dépenses de fonctionnement ont augmenté (4 millions de dollars), principalement à cause de la révision à la hausse des traitements et salaires; les dépenses en capital ont augmenté (106,8 millions de dollars) à la suite d'approbations de projets du plan d'investissement en immobilisations du Groupe; les recettes ont augmenté (73,5 millions de dollars) grâce à une augmentation de la taxe de transport aérien.

17,9

Marine/Garde côtière canadienne: les dépenses de fonctionnement ont augmenté (6 millions de dollars) à cause surtout des révisions à la hausse des traitements et salaires; les dépenses en immobilisations ont aussi augmenté (20,3 millions de dollars) en raison du lancement de plusieurs nouveaux projets; les subventions et contributions ont diminué (4 millions de dollars) du fait de l'achèvement presque complet de la jetée du pont Lavolette, et de paiements moins élevés (4,4 millions de dollars) à la Compagnie de navigation Canartic limitée et aux Administrations de pilotage.

29,8

chapitre des contributions (33,5 millions de dollars) lesquelles s'expliquent comme suit : augmentations des projets routiers (36,9 millions de dollars), appui à l'élaboration d'un code national de sécurité pour les transporteurs routiers (5,4 millions de dollars) et divers rajustements de trésorerie (0,9 million de dollars); contrebalancées par une nette diminution des programmes d'aide au transport ferroviaire des marchandises (5,5 millions de dollars), des contributions à un centre de recherche sur les transports au Manitoba (2,3 millions de dollars) et des subventions aux services de train de banlieue de Montréal (1,9 million de dollars).

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1-1: Besoins financiers nets par activité

(en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1988-1989

Prévu 1987-1988¹

Détails

Budgétaire

Politiques et Coordination 1 087 663 - 1 087 663 1 051 154 36 509 2-1

Marine/Garde côtière

canadienne 659 073 15 044 644 029 626 124 17 905 2-24

Aviation 805 224 263 299 541 925 504 658 37 267 2-57

Gestion des aéroports 717 954 766 407 (48 453) (53 500) 5 047 2-77

Surface 38 754 - 38 754 37 397 1 357 2-93

Administration du Ministère 165 958 9 069 156 889 159 022 (2 133) 2-116

Non budgétaire

Politiques et Coordination 1 000 - 1 000 1 000 -

Total du Programme 3 475 626 1 053 819 2 421 807 2 325 855 95 952

Activités du Ministère

Années-personnes autorisées 20 506 21 017 (511)

1. Les prévisions de 1987-1988 de ce tableau et de tous les tableaux subséquents semblables sont fondées sur les renseignements dont disposait la direction au 30 novembre 1987.

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1988-1989 se chiffrent à 96,0 millions de dollars ou 4,1 % de plus que les prévisions de dépenses de 1987-1988 et ce, à cause des postes budgétaires suivants:

En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère:

● Politiques et Coordination: augmentation des besoins en capital pour moderniser les systèmes de données (0,1 million de dollars); diminutions des dépenses de traitements, de recherche et de développement et d'autres dépenses de fonctionnement (3,8 millions de dollars) et augmentation au

- accélérer la transmission de service public en entreprise publique. La direction des aéroports étudie les structures et méthodes de gestion afin d'adopter une organisation hiérarchique décentralisée plus commerciale et de permettre l'élargissement maximal du mandat commercial du Groupe pour réaliser toutes les augmentations de recettes et réductions de coûts possibles aux aéroports.
- accroître sensiblement la participation du milieu local à la gestion des aéroports. Le Groupe de gestion des aéroports prévoit de créer des conseils de développement économique d'aéroport composés de chefs d'entreprise locaux pour que leur esprit d'entreprise, leurs conseils et le développement local inspirent la planification, la gestion et la promotion des aéroports. Cette mesure devrait améliorer la position de l'aéroport dans le développement économique global de la localité et de la région, ainsi qu'optimiser le développement commercial de l'aéroport même.

Surface

- accroître la sécurité ferroviaire en élaborant une loi sur cette question et en contribuant aux projets d'étalement de voies et au déplacement d'installations ferroviaires.
- continuer à accroître la sécurité automobile en élaborant et en appliquant des normes de sécurité, en enquêtant sur les accidents et les défauts et en éduquant le public. Nous nous attacherons surtout à la sécurité des autobus scolaires et des poids lourds et apporterons d'autres améliorations à la réglementation des dispositifs de retenue d'occupant.
- continuer à élaborer la réglementation des emballages et des conteneurs grâce à des recherches et à la consultation, élargir et améliorer le programme de vérification de conformité, renforcer le rôle de CANUTEC et entretenir de bonnes relations avec les provinces pour obtenir un programme national en matière de marchandises dangereuses.

Administration du Ministère

- améliorer la productivité des services administratifs de manière que l'augmentation des frais de fonctionnement non salariaux ne dépasse pas le taux d'inflation annuel.
- continuer de veiller au bon fonctionnement du Programme de maintien de l'emploi.

Aviation

accroître la sécurité et réduire la mortalité dans l'industrie canadienne des pêches. La Garde côtière a récemment mené une étude pour dégager les causes principales des accidents et contrôler l'efficacité des programmes actuels de sécurité des navires de pêche. La principale conclusion de son rapport, c'est qu'il fallait donner suite aux pertes de navires de pêche et aux pertes de vie correspondantes en se concentrant davantage sur les programmes de formation et de sensibilisation à la prévention des accidents plutôt qu'en élargissant les programmes de réglementation existants. Les quarante et une recommandations contenues dans ce rapport englobent, par exemple, les méthodes de gestion des pêches; la conception des navires; le changement d'attitude nécessaire chez les pêcheurs; un plan de communications intéressant la sécurité; l'extension des conseils consultatifs du transport maritime; l'éducation, la formation et la certification; la réglementation des navires, leur inspection et l'application de la loi; ainsi que l'hygiène et la sécurité professionnelles à bord des navires de pêche. La Garde côtière applique promptement ces recommandations en consultant les usagers par l'entremise de son Conseil consultatif du transport maritime.

mettre au point des systèmes et méthodes de réglementation de l'aviation qui entraînent une utilisation plus efficace et plus rentable des ressources limitées et développer davantage la capacité de maintenir ou d'accroître la sécurité des vols actuelle dans un contexte de réforme de la réglementation économique.

continuer de surveiller, de contrôler, d'exploiter et d'entretenir le système de navigation aérienne et l'améliorer grâce à l'exécution des grands projets de l'Etat reliés au Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada.

améliorer la sécurité des vols par l'élaboration, la promotion et la réalisation de programmes d'éducation. Cette sécurité augmentera grâce à la mise en oeuvre de programmes plus complets de formation des pilotes et à l'application de normes et de critères de formation.

Gestion des aéroports

à titre de centre névralgique de Transports Canada, élaborer des réponses aux propositions des personnes intéressées par la cession d'aéroports prévue dans "Le futur cadre de gestion des aéroports canadiens : Une nouvelle politique" et diriger le processus d'examen et d'approbation des cessions d'aéroports du gouvernement fédéral.

transporteurs canadiens, encourager la normalisation internationale du matériel de transport, des règlements et des règles d'exploitation, afin qu'appuyer l'exportation mondiale du savoir-faire des Canadiens en matière de transports et du matériel de transport canadien.

Mesures d'orientation du transport maritime: examiner des questions de principe en matière de transport maritime qui nécessiteront peut-être des changements, tels le pilotage obligatoire, la compétitivité de la voie maritime du Saint-Laurent, l'autonomie de gestion des ports, les transports internationaux et l'assurance maritime.

Les passages qui suivent donnent un aperçu, par activité, des plans que le Ministère a établis pour la mise en oeuvre de ces priorités globales.

Politiques et coordination

- établir une stratégie globale en matière de sécurité qui englobe les priorités communes à plusieurs modes de transport (affectation des ressources, l'établissement d'indicateurs clés de rendement, les consultations sur la loi sur le bureau d'enquête sur les accidents de transport et son adoption, ainsi que des recommandations détaillées pour la rédaction d'un code canadien de sécurité fédéral-provincial).

- faire plus d'analyses et de recommandations pour assurer le développement régional nécessaire en réunissant et en renforçant les activités de collecte de renseignements dans bureaux régionaux, en évaluant et en éayant de documents les projets particuliers de développement régional et en évaluant les propositions relatives au transport du grain et du charbon dans la perspective du développement et de la diversification de l'économie de l'Ouest.

- appuyer la réforme de la réglementation économique, le dessaisissement, les initiatives concernant le commerce international et les mesures d'orientation du transport maritime, tel l'examen du pilotage, et élaborer une stratégie commerciale pour la route des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent en assignant des projets précis dans le plan de travail du Ministère.

Marine/Garde côtière canadienne

- terminer la conception d'un brise-glace de cote arctique 8 et en commencer la construction. En plus des missions auxquelles sont d'habitude affectés les navires de la Garde côtière, ce bâtiment sera chargé de promouvoir la souveraineté et la science et d'assurer un soutien particulier aux missions du M dans l'Arctique.

A. Plans pour 1988-1989

1. Points saillants

En 1988-1989, Transports Canada vise à continuer et à consolider les initiatives commencées en 1985. Grâce à elles, le secteur des transports deviendra plus sûr, plus efficace et plus sensible aux besoins divers des expéditeurs et des voyageurs.

Le Ministère a établi les priorités globales suivantes:

Sécurité: assurer un système sûr pour les transports publics et privés. La réforme de la réglementation économique n'amoindrira pas leur sécurité.

Développement économique: proposer des mesures pour créer un environnement économique meilleur, équilibré. De nouveaux concepts de gestion des aéroports seront étudiés dans le contexte du développement régional. Les marchés d'approvisionnement serviront peut-être à renforcer les économies régionales.

Communications: améliorer les communications au sein et à l'extérieur de Transports Canada dans toutes les régions.

Gestion des dépenses nettes: s'assurer que Transports Canada continuera de respecter ses niveaux de référence à court et à long terme. Il élaborera un meilleur processus d'examen et de planification des immobilisations et de nouvelles politiques de recouvrement des coûts et les mettra en oeuvre. Il maintiendra un programme de R et D technologique de base et tentera de cerner les domaines où il serait sage et rentable de recourir à l'impartition.

Réforme de la réglementation économique: familiariser les expéditeurs et transporteurs avec le nouveau cadre réglementaire et les interprétations de la nouvelle loi, ainsi que s'assurer que l'Office national des transports est constitué dans ce nouvel esprit.

Dessaississement: préciser dans quelle mesure et par quels moyens Transports Canada évaluera et surveillera la privatisation des sociétés d'Etat qui relèvent de lui, et déterminer notamment dans quelles limites il se chargera d'une partie de sa responsabilité à l'égard des activités aéroportuaires.

Commerce international: s'assurer que l'accord de libre-échange conclu avec les E.-U. sert et appuie les intérêts des expéditeurs et

Crédit (dollars)			
Budget	total	disponible	Emploi réel
(S) Fonds renouvelable des magasins	2 600 000	8 244 968	2 841 579
(S) Fonds renouvelable des aéroports	(21 134 000)	139 341 718	(26 486 758)
autonomes et services au sol connexes			
(S) Abolition des péages sur le pont	2 600 000	2 662 157	2 662 157
Victoria			
(S) Contributions aux régimes	102 250 470	113 433 000	113 433 000
d'avantages sociaux des employés			
(S) Arrêts de la Cour fédérale	-	307 979	307 979
(S) Remboursements de montants portés	-	422 924	422 924
au crédit de recettes			
Total du programme - Budgétaire			
2 543 813 117	2 738 571 010	2 435 558 383	

B. Emploi des autorisations en 1986-1987 - Volume II des Comptes publics

Crédit (dollars)			
Budget principal	Total disponible	Emploi réel	
1	678 830 000	742 481 900	Dépenses de fonctionnement
5	828 304 000	691 943 013	Dépenses en capital
10	280 402 117	279 002 119	Subventions et contributions
15	9 184 000	13 622 133	Palements à la Corporation Place du Havre Canada
20	2 116 000	4 777 000	Palements à la Compagnie de navigation Canartic Limitée
25	2 488 000	4 009 000	Palements à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.
26C	-	13 200 000	Palements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
30	8 867 000	14 318 000	Palements à la Société canadienne des ports
31C	-	1	Garantie d'emprunt au titre de l'île Ridley
35	1 160 000	1 160 000	Palements à la Commission du port de Hamilton
36C	-	725 000	Palements à l'Administration de pilotage de l'Atlantique
38C	-	1 550 000	Palements à l'Administration de pilotage des Laurentides
40	146 106 000	179 806 000	Palements à Marine Atlantique S.C.C.
42C	-	823 000	Palements aux Chemins de fer nationaux du Canada
45	500 000 000	526 700 000	Palements à VIA Rail Canada Inc.
(S) Ministre des Transports --	39 530	41 098	Traitement et allocation pour automobile
Programme des Transports			
1	678 830 000	742 481 900	Dépenses de fonctionnement
5	828 304 000	691 943 013	Dépenses en capital
10	280 402 117	279 002 119	Subventions et contributions
15	9 184 000	13 622 133	Palements à la Corporation Place du Havre Canada
20	2 116 000	4 777 000	Palements à la Compagnie de navigation Canartic Limitée
25	2 488 000	4 009 000	Palements à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.
26C	-	13 200 000	Palements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
30	8 867 000	14 318 000	Palements à la Société canadienne des ports
31C	-	1	Garantie d'emprunt au titre de l'île Ridley
35	1 160 000	1 160 000	Palements à la Commission du port de Hamilton
36C	-	725 000	Palements à l'Administration de pilotage de l'Atlantique
38C	-	1 550 000	Palements à l'Administration de pilotage des Laurentides
40	146 106 000	179 806 000	Palements à Marine Atlantique S.C.C.
42C	-	823 000	Palements aux Chemins de fer nationaux du Canada
45	500 000 000	526 700 000	Palements à VIA Rail Canada Inc.
(S) Ministre des Transports --	39 530	41 098	Traitement et allocation pour automobile

(Autorisation de dépenser) 1-9

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

Crédit (en dollars)	Budget principal 1988-1989
40 Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à l'égard d'un programme d'entretien accru pour le canal Welland, y compris des dépenses d'immobilisations nécessaires.	25 400 000
45 En se conformant à la réglementation prescrite par le gouvernement en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d'une proportion déterminée des frais engagés par elle relativement aux avantages accordés à ses employés qui sont affectés de façon défavorable par des changements permanents découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division Terra Transport de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui seront effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transport à Terre-Neuve.	116 000
L50 Prêt à la Société du port de St. John's pour des améliorations du port.	1 000 000

(Autorisation de dépenser) 1-7

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

Crédit (en dollars)

Budget
principal
1988-1989

20 Paiement à la Société Les ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques Cartier et Champlain à Montréal.

7 693 000

25 Paiement à la Société canadienne des ports pour le développement d'installations au port de Sept-Îles (Québec).

457 000

30 Paiements à Marine Atlantique S.C.C. conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté pour des activités de transport, y compris les services de transport maritime suivants :
(a) traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et terminus de Terre-Neuve; traversiers de l'Île-du-Prince-Édouard; traversiers entre Yarmouth (N.-É.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (États-Unis) et terminus; traversiers entre Digby et Saint John et terminus; et (b) jonction de transports ferroviaires et maritimes et jonction de transports sur voie étroite et sur voie normale, traversiers et de terminus.

133 185 000

35 Paiements à Via Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus au sous-alinéa c)(i) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service ferroviaire voyageurs, conformément au sous-alinéa c)(ii) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits.

611 925 000

Transports

Transports - Dépenses de fonctionnement et a) autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'arrimage et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière de navigation, y compris les aides à la navigation et la navigation maritime; b) autorisation d'engager des dépenses pour des biens autres que fédéraux pendant l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique; c) autorisation de faire des paiements de commissions pour le recouvrement de recettes conformément à la Loi sur l'aéronautique; d) sous réserve de l'alinéa e), autorisation de dépenser les recettes de l'année, sauf celles provenant d'activités ayant lieu dans le cadre de l'activité des transports de surface; et e) autorisation de dépenser un montant de recettes reçues dans l'année au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction, montant qui soit égal, de l'avis du ministre du Revenu national, au montant net provenant, dans l'année, de l'impôt à payer en vertu de la partie II de la Loi sur la taxe d'accise, moins la partie de cette somme qui est créditée au fonds renouvelable des aéroports.

630 870 000

Transports - Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par des provinces ou des municipalités, des autorités locales, des entrepreneurs privés.

606 917 000

Transports - Les subventions inscrites au Budget et les contributions, y compris les paiements effectués à titre de suppléments aux allocations de pension prévues dans la Loi sur la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard.

329 080 968

Paiement à la Compagnie de navigation Canartic Limitée à affecter par celle-ci au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la compagnie pour l'année civile 1988.

4 751 000

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989 - Partie II du Budget des dépenses

L'autorisation est demandée de dépenser 2 351 395 000 \$ pour mettre en oeuvre le Programme des transports au cours de l'exercice financier 1988-1989. Certaines lois actuelles autorisent des dépenses supplémentaires nettes se chiffrant à 70 412 000 \$.

Le Parlement a déjà autorisé un prélèvement total de 80 000 000 \$ sur le Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes.

Besoins financiers par autorisation

Crédit (en milliers de dollars)

Budget principal **1988-1989**
1987-1988

Transports

1	Dépenses de fonctionnement	630 870	665 762
5	Dépenses en capital	606 917	599 964
10	Subventions et contributions	329 081	284 134
15	Paiement à la Compagnie de navigation Canartic limitée	4 751	4 434
20	Paiement à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée	7 693	5 618
25	Paiement à la Société canadienne des ports	457	3 485
30	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	133 185	105 022
35	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	611 925	500 000
40	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	25 400	24 500
45	Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour les avantages accordés à ses employés	116	413
(S)	Ministre des Transports -- Traitement et allocation pour automobile	46	40
(S)	Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol	(48 453)	(57 233)
(S)	Abolition des péages sur le pont Victoria	3 000	3 000
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	115 819	111 163
Crédit non requis			
-	Paiements à la Corporation Place du Havre Canada	-	5 220
Total du budgetaire			
		2 420 807	2 255 522
L50	Prêt à la Société du port de St. John's	1 000	2 000
Total du non budgetaire			
		1 000	2 000
Total du Programme			
		2 421 807	2 257 522

1-4 (Transports Canada)

Autorisations de dépenser

A.	Autorisations pour 1988-1989	1-4
B.	Emploi des autorisations de 1986-1987	1-9

Section I

Aperçu du Programme

A.	Plans pour 1988-1989	1-11
	1. Points saillants	
	2. Sommaire des besoins financiers	1-15
B.	Rendement récent	
	1. Points saillants	1-20
	2. Examens des résultats financiers	1-24
C.	Données de base	
	1. Introduction	1-27
	2. Mandat	1-27
	3. Objectif du Programme	1-27
	4. Organisation du Programme en vue de son exécution	1-27
D.	Perspective de planification	
	1. Facteurs externes qui influent sur le Programme	1-31
	2. Initiatives	1-34
	3. État des initiatives annoncées antérieurement	1-38
E.	Efficacité du Programme	1-42

Section II

Analyse par activité

A.	Politiques et Coordination	2-1
B.	Marine/Garde côtière canadienne	2-23
C.	Aviation	2-57
D.	Gestion des aéroports	2-77
E.	Surface	2-93
F.	Administration du Ministère	2-115
A.	Aperçu des ressources du Programme	3-1
	1. Besoins financiers par article	
	2. Besoins en personnel	3-4
	3. Dépenses en capital	3-6
	4. Paiements de transfert	3-46
	5. Recettes	3-51
	6. Prêts, dotations en capital et avances	3-57
	7. Coût net du Programme	3-59
	8. États financiers des Fonds renouvelables	3-60
B.	Autres renseignements	
	1. Flotte de la Garde côtière canadienne	3-64
	2. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière	3-65
	3. Caisse des réclamations de la pollution maritime	3-66
	4. Détails sur les mandats légaux	3-67
	5. Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'État	3-68

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux divers besoins des utilisateurs.

Le plan est divisé en trois sections : la Section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la Section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La Section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur mieux comprendre le Programme.

La Section I est précédée des autorisations de dépenses provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme au cours de la dernière année.

Ce document est conçu pour permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières donne le contenu de chaque section et l'état financier de la Section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant dans la Section II. De plus, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver plus de renseignements sur les postes de dépenses qu'il intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1988-1989
Partie III
Transports Canada

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencçant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats atteints en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnement et Services Canada 1988

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées

et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada

Approvisionnement et Services Canada

Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1989-III-48

au Canada: \$20.00

à l'étranger: \$24.00

Prix sujet à changement sans préavis

Transports Canada

**Budget
des dépenses
1988-1989**



Partie III

Plan de dépenses

77

Treasury Board of Canada Comptroller General



1988-89 Estimates

Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1988

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1989-III-71

Canada: \$3.00

ISBN 0-660-53974-8

Other Countries: \$3.60

Price subject to change without notice

1988-89 Estimates

Part III

Treasury Board of Canada
Comptroller General

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains detail at levels that respond to the various needs of its audience.

The document is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program, including: a description, background information, objectives and planning perspective, and performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides additional information on costs and resources, and special analyses that readers may require to understand the Program more fully.

Section I is preceeded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This provides continuity with other Estimates documents and helps in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that readers may require. The Table of Contents provides a detailed guide of each Section. In addition, references are made throughout to help readers find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Spending Authorities

A.	Authorities for 1988-89	4
B.	Use of 1986-87 Authorities	6

Section I Program Overview

A.	Plans for 1988-89	
1.	Highlights	7
2.	Summary of Financial Requirements	8
B.	Recent Performance	
1.	Highlights	9
2.	Review of Financial Performance	10
C.	Background	
1.	Introduction	11
2.	Mandate	11
3.	Program Objective	11
4.	Program Description	11
5.	Program Organization for Delivery	13
D.	Planning Perspective	
1.	External Factors Influencing the Program	14
2.	Initiatives	14
3.	Update on Previously Reported Initiatives	15
E.	Program Effectiveness	18
F.	Performance Information and Resource Justification	19

Section II Supplementary Information

A.	Profile of Program Resources	
1.	Financial Requirements by Object	21
2.	Personnel Requirements	22
3.	Net Cost of Program	23

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates
Comptroller General			
25	Program expenditures	11,799	11,724
(S)	Contributions to employee benefit plans	1,268	1,250
Total Agency		13,067	12,974

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1988-89 Main Estimates
Comptroller General		
25	Comptroller General - Program expenditures	11,799,000

Spending Authorities

Program by Activities

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates			1987-88 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary Operating	Total	
Financial and Management Accounting and Reporting	73	6,379	6,379	5,828
Management Practices and Processes	52	4,189	4,189	4,731
Administration	23	2,499	2,499	2,415
	148	13,067	13,067	12,974
1987-88 Authorized person-years	150			

Spending Authorities

B. Use of 1986-87 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Comptroller General				
25	Program expenditures	11,881,000	11,881,000	11,651,893
(S)	Contributions to employee benefit plans	1,144,000	1,268,000	1,268,000
Total Program - Budgetary		13,025,000	13,149,000	12,919,893

Section I Program Overview

A. Plans for 1988-89

1. Highlights

In 1988-89, the Office of the Comptroller General (OCG) will continue its support of the Treasury Board and the Increased Ministerial Authority and Accountability (IMAA) initiative. This will be accomplished by helping departments to increase their capacity to provide improved cost and performance information to support decision making and accountability; by developing performance standards for the financial management, internal audit and program evaluation functions; and by conducting special studies. In addition, the Office will continue work to develop and maintain cost effective financial controls and to foster productive financial practices in departments and agencies.

Specifically, the OCG will undertake the following in 1988-89:

- Develop new cash management initiatives with planned savings of \$80 million in 1988-89 (see page 17).
- Improve information for decision making and accountability, by developing a new policy framework for costing, and a costing handbook to include terms, concepts, principles and practices (see page 14).
- Maintain, rationalize and improve Government-wide reporting documents by placing greater emphasis on performance reporting and on linking financial and non-financial information (see pages 15 & 17).
- Develop performance standards for the financial, internal audit and program evaluation functions (see page 15).
- Work on developing methodology for the internal auditing of computer systems, management reporting and productivity initiatives (see page 16).

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change
Financial and Management Accounting and Reporting	6,379	5,828	551
Management Practices and Processes	4,189	4,731	(542)
Administration	2,499	2,415	(84)
	13,067	12,974	93
Person-years	148	150	(2)

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are \$93,000 higher than the 1987-88 forecast, which is based on information available to management as of November 30th, 1987. The increase is due primarily to:

- a net increase of \$255,000 for professional services needed in financial reporting, special studies and reviews, and internal audit activities;
- a net decrease of 2 person-years and \$140,000 associated with the continuing person-year reduction plan.

B. Recent Performance

1. Highlights

During 1986-87, the Office carried out the program activities set out in its Expenditure Plan for that year. That program focussed on supporting more cost-effective delivery of government services and programs, better cash management, an improved capacity to account for program costs and results, and an enhanced ability on the part of the public service to respond quickly to changes in government direction and priorities. Specific accomplishments included:

- In 1986-87, government departments, in consultation with the Office of the Comptroller General, achieved deficit-reduction gains of \$60.4 million through improved cash management. This was \$4 million above the target figure (see page 17).
- In 1986-87, implementation of Departmental Expenditure Plans (Pt III) of the Estimates was completed for all departments and agencies (see page 17).
- Additional notes and schedules were added to the Public Accounts to improve overall disclosure in the Government's 1986-87 Summary Financial Statements (see page 18).
- The first comprehensive Government Program Evaluation Plan was completed to meet the need for a more coordinated and responsive approach in determining departmental evaluation priorities (see page 16).
- Departmental IMPAC Action Plans continued to be tracked to ensure the orderly completion of the project in 1987-88 (see page 16).
- An inventory of government financial management systems was completed as a means of helping departments and agencies share experiences and successful approaches (see page 18).

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Financial and Management Accounting and Reporting	5,085	5,595	(510)
Management Practices and Processes	5,301	4,859	442
Administration	2,534	2,571	(37)
	12,920	13,025	(105)
Person-years	148	150	(2)

Explanation of Change: The changes reflect the use of eight additional person-years in Management Practices and Processes activity, the majority of which came from offsetting under-utilization in Financial and Management Accounting and Reporting.

C. Background

1. Introduction

The Office of the Comptroller General (OCG) carries out the Comptroller General of Canada's responsibility to develop and implement sound management practices in the federal government. This includes: policies for financial and management accounting, systems and reporting, program evaluation and internal audit and assistance to departments and agencies in the development and implementation of improved practices, and the monitoring of the results achieved.

The OCG is one of two organizations serving the Treasury Board. The other is the Treasury Board Secretariat (TBS), headed by the Secretary to the Treasury Board. Both the Comptroller General and the Secretary report to the President of the Treasury Board.

2. Mandate

The OCG derives its mandate from the amendment to the Financial Administration Act, creating the position of Comptroller General of Canada in 1978. The legislation empowers the Treasury Board to assign to the Comptroller General such responsibilities as it deems appropriate.

3. Program Objective

The objective of the OCG is to see to the establishment and maintenance of sound management practices in the federal government by developing policies and standards for financial and operational planning, reporting and controls, and by promoting and monitoring improvements in the practice of financial and operational management in departments and agencies.

4. Program Description

The OCG has three activities and six sub-activities, as follows:

Financial and Management Accounting and Reporting: This activity's objective is to establish and maintain a sound framework for financial control, accounting and reporting in the federal government. This is accomplished by developing and administering financial control, accounting and reporting legislation, policies, directives and standards; by providing associated technical and implementation advice; and, by monitoring departmental and agency compliance. It has three sub-activities:

Financial Policies and Systems: This is concerned with legislation, policies, directives and standards governing financial control, accounting, cash management, and financial management systems.

Reporting to Parliament: This is concerned with the standards governing the form and content of the Estimates and Public Accounts; the production of Departmental Expenditure Plans; and the accounting policies and information structures underlying the central accounting system.

Professional Development: This is concerned with providing advice information and research on all aspects of human resource management for the financial management community.

Management Practices and Processes: This activity's objective is the establishment and maintenance of sound management processes and systems in departments and agencies. This is accomplished by promoting the use of departmental internal audit and program evaluation functions and providing advice and assistance to departments in addressing identified deficiencies; and by monitoring and reporting on the state of processes and systems across the government. It has three sub-activities:

Improvements in Management Practices and Controls: This is concerned with providing assurances to the Treasury Board that each department/agency has established, and is effectively using, appropriate financial management processes and practices. It also ensures that there is appropriate audit-based information on departmental performance available for use by departments, central agencies and Parliament and conducts studies on issues of interdepartmental or government-wide concern.

Program Evaluation: The Program Evaluation sub-activity ensures the availability and application of reliable program results and performance information in departmental/agency and government program management, by developing appropriate methodology and procedures, by helping departments and agencies to establish and maintain effective program evaluation functions; by monitoring and reviewing those departmental/agency evaluations that apply to extra-departmental management processes; and by conducting studies on issues of interdepartmental and/or government-wide concern.

Internal Audit: This sub-activity ensures that departments and agencies establish and maintain a broad scope internal auditing function by developing audit policies, guidelines and standards; by co-ordinating audit planning on a government-wide basis; by providing implementation advice and assistance to departments and agencies; by monitoring audit practices; and, by participating in the training and development of internal auditors.

Administration: This activity furnishes administrative support services to the Program. The services provided include department-wide planning, evaluation and coordination; departmental secretariat functions and direct support to the Comptroller General; and personnel, financial, language and administrative services.

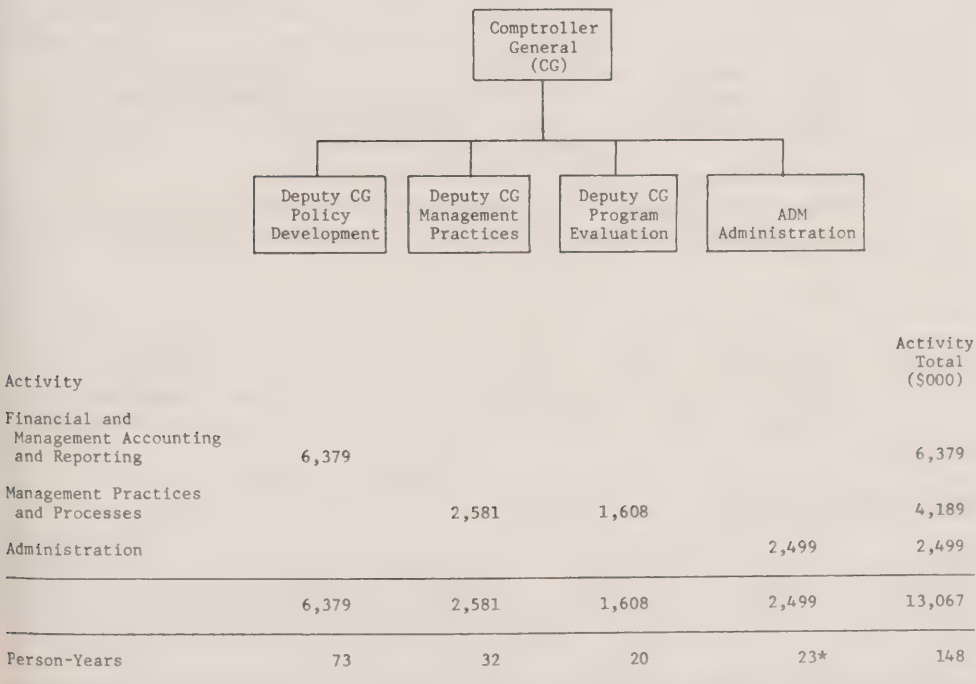
5. Program Organization for Delivery

The Program's three activities are delivered by four branches (Policy Development, Management Practices, Program Evaluation and Administration) and a Planning and Coordination Division.

The Policy Development Branch is responsible for all aspects of the Financial and Management Accounting and Reporting Activity. The Management Practices Branch is responsible for two of the three sub-activities of the Management Practices and Processes Activity (Improvement in Management Practices and Controls and Internal Audit), and the Program Evaluation Branch is responsible for the other.

The Administration Activity is comprised of the Comptroller General's Office, the Planning and Coordination Division, and the Administration Branch, which is a service shared with the Department of Finance and the Treasury Board Secretariat. Figure 3 links the organization of the OCG to the activity structure and provides a breakdown of 1988-89 resources by activity. The Figure reflects a re-allocation of 8 person-years from the Management Practices Branch to the Policy Development Branch.

Figure 3: 1988-89 Resources by Organization/Activity (\$000)



* Includes the Comptroller General's Office and the OCG portion of the resources needed to fund the shared services provided by the Administration Branch.

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The operating environment continues to emphasize economic restraint and productive management and a need to do more with less through productivity improvements and overhead reduction and simplification.

The Treasury Board's Increased Ministerial Authority and Accountability initiative, giving more day-to-day authority to individual Ministers while exacting more formal accountability, requires better after-the-fact assessment measures on the part of the central agencies and improved performance information for decision-makers at all levels. Successful implementation of the initiative also requires the proper functioning of several activities in departments and agencies that are the core responsibilities of the OCG. Primarily these comprise the broad framework of sound financial management practices and processes, and the departmental internal audit and program evaluation functions.

In October, 1987 the Auditor General tabled the results of his major review of the Financial Management and Control function in government. The results of the study indicated that significant improvements have been made since an earlier study in 1975 and that government now has the systems and procedures that provide essential financial controls. However, the Study also indicated that financial management needs improvement so that decision makers can be fully aware of the financial implications of their decisions, so that funds are spent with due regard for economy, efficiency and effectiveness, and that information is available so that those responsible can be held to account.

The Study's findings and the Office support of the IMAA initiative have had a strong influence on the overall Office planning for 1988-89.

2. Initiatives

As part of its support role to the Treasury Board and to the IMAA initiative, the Office has identified a number of initiatives aimed at providing better information for decision-making and at strengthening financial management practices and processes and independent review functions.

Better Information for Decision-Making:

Costing Information: Proper costing information is a prerequisite for informed decisions on program performance, fee setting, make or buy options and a variety of other applications. The OCG plans to apply 2 person-years and \$75,000 in consulting fees annually over the next several years to providing policy, guidance and training in the application of costing concepts, principles and practices in government. The main focus of the initial work will be on policy direction and a costing handbook for departments and agencies, covering costing terms, concepts, principles and practices.

Management Reporting: There is a need to broaden the range of information on which management provides representations for accountability purposes, and to enhance the reliability of this information. This initiative will consume approximately 4 person years and \$50,000 in consulting fees during 1988-89 and will involve the Financial and Management Accounting and Reporting and the Management Practices and Processes activities of the Office. It will concentrate on integrating financial and non-financial information in departmental reporting to central agencies and to Parliament in the Estimates Part IIIs, and on providing methodology for departmental internal auditors to help them in assessing the reliability of management reports.

Performance Information: To support the productive management and better accountability objectives of IMAA, the Office will be expending close to three person-years working with departments to improve their program results/performance frameworks and will improve its policy guidance on performance information.

Strengthening Financial Management, Internal Audit and Program Evaluation:

The three OCG policy centres (ie financial management, internal audit and program evaluation) will expend approximately two person-years revising their respective functional accountability frameworks for departments and agencies and providing a series of specific and measurable performance standards against which the functions will be monitored.

The Financial Management framework will be revised to emphasize the financial officer's support role to line managers. In the case of Program Evaluation, documentation and reporting become more important as part of the accountability dimensions of IMAA, as do procedures to assure the consideration of government-wide priorities for the scope and the timing of evaluations.

Internal Audit is expected to provide the main basis for the reliability of departmental reporting under IMAA. Three person-years annually will be applied to a program of quality assurance reviews of the internal audit function and activities in order to provide indications of the degree of assurance that can be placed on reporting by individual departments.

3. Update on Previously Reported Initiatives

The introduction of the Increased Ministerial Authority and Accountability regime has had a marked effect on the previous initiatives of the Management Practices and Processes activity. These initiatives, focussed on improving the framework for the management of government programs, included the Improvement in Management Practices and Controls (IMPAC) project and the establishment of internal audit and program evaluation functions in departments and agencies. In previous plans these were reported under sections on Departmental Infrastructure and Quality Assurance. This Plan presents the performance information under each activity.

IMPAC: The IMPAC project will be formally concluded by March 31st, 1988. In those few cases where improvement projects in some of the 33 departments that were involved are not completely implemented, their completion by the departments concerned will be monitored under the IMAA initiative.

During 1987-88, a number of directed studies were undertaken on behalf of the Treasury Board. For instance, the Branch carried out a review of multi-year contribution programs in three departments to ensure that the over-expenditure experienced in the Department of Regional Industrial Expansion (DRIE) was not endemic to other contribution programs.

Internal Audit: During the year, the OCG conducted a quality assurance review of the internal audit groups in the 34 largest departments. Overall findings were positive; however, opportunities to enhance the function in a few specific areas, notably in long-term audit planning, will be pursued in 1988-89.

The first Government Internal Audit Plan, covering 1988-89 activities, will be completed in 1987-88 and will serve two related but distinct purposes. These are to summarize the extent and focus of planned audit activity by departments and the OCG, and to communicate planned initiatives to strengthen internal audit functions. Plan preparation enables departments and central agencies to determine how to use internal audit reports more cost-effectively in assessing management policy and program implementation.

Special attention will be given in 1988/89 to upgrading the audit methodology used to audit computer systems, productivity and management reporting initiatives.

Program Evaluation: A review of program evaluation activity indicates that less than half of current programming has been evaluated to reasonable standards over the past five years. However, the first Government Program Evaluation Plan (GPEP), which was completed in 1986-87, shows that long-range departmental evaluation plans cover virtually all expenditure programs, usually within the next five years.

Certain specialized areas of programming are being accommodated, as well. This includes regulatory matters (76 of 140 to be reviewed between 1986 and 1991); Science and Technology (117 of 133 programs have evaluations planned); Economic and Regional Development Agreement (ERDA) sub-agreements (most have evaluation provisions, and approximately half are proceeding on the planned schedule); and tax expenditure measures are now being subjected to evaluation.

The assessment of the quality of evaluation studies is inherently judgemental. Weaknesses are being addressed through the IMAA initiative, the government's regulatory and Science and Technology program management initiatives, and, directly, through methodology work. We have noted improvements in the quality of the evaluations, in the application of study findings by departmental management and in Part III of the Estimates.

Productivity Improvement: In this area the OCG's interest has been on the design and implementation of program delivery performance systems, through encouraging pilot projects and assisting with the development of operationally-based performance indicators for finance, personnel and administrative functions. The 3 pilot projects that were reported in 1987-88 have now been integrated into the ongoing departmental programs. The OCG work in the latter area has been encompassed by IMAA initiatives and future work will be associated with its own policy responsibilities for financial management, program evaluation and internal audit.

Framework for the Control of Financial Transactions: A control framework for the processing of financial transactions, one that makes better use of up-to-date systems and electronic technology, is being developed. Pilot implementations in three major departments are testing electronic authorization and statistical sampling verification techniques in financial transaction processing. This testing will continue in 1988-89 and a policy on statistical sampling will be issued to promote its greater use across government.

Cash Management: The Office initiative to identify and implement opportunities for improving cash management was again successful in meeting savings targets. In 1986-87, government departments, in consultation with the Office, achieved \$60.4 million in deficit-reduction gains (over \$4 million above the \$56 million target for the period). Work on a Cash Management Handbook for departments was begun and training programs for departmental staffs were implemented. In 1987-88, reviews of major revenue inflows are being conducted to achieve targetted savings of \$70 million. Plans for 1988-89 include further specific projects to improve cash management, the resolution of impediments that may prevent improved cash management, and detailed studies of major governmental cash flows, to achieve targetted savings of \$80 million for the year.

Reporting to Parliament: The Office had two major initiatives to improve the comprehensiveness, relevance and clarity of information available to Parliament in the Estimates and the Public Accounts.

Estimates: The major element of this initiative, the introduction of the three-part presentation of the Estimates, was completed with the tabling of the Estimates in February, 1987. A review of the form of the Supplementary Estimates is ongoing, as are efforts to improve the quality of the Part III documents to ensure that they respond to new and evolving needs.

Public Accounts: Significant changes were introduced in Volume I of the 1987 Public Accounts, in response to the Auditor General's Federal Government Reporting Study (FGRS) and recommendations of the Canadian Institute of Chartered Accountants (CICA) regarding governmental financial statement accounting and reporting practices. A new Financial Overview section was introduced to provide a summary of the Government's fiscal performance during the year. Several improvements in note disclosure were introduced and several supplementary schedules were amended to improve overall disclosure.

In 1988-89 the focus will continue on resolving outstanding issues. A new policy on the valuation of assets will be introduced and work on the implementation of accrual accounting for revenue will continue. Following the passage of Bill C-33, the accounting for pension liabilities will be amended. We will continue to study the accounting for Crown corporations and physical assets.

Guidelines for Cost-Effective Financial Management Systems: In 1987-88, the OCG and Supply and Services Canada undertook a joint project to increase the effectiveness of financial management systems in the Government of Canada, and to reduce the costs associated with their development, procurement and operation. This year, work began on developing a set of common selection and design criteria. As well, an inventory of existing financial systems and their key attributes was developed for use by departments and agencies.

Government-wide Financial Information: A Needs Survey on Government-Wide Financial Information was completed during 1987-88. New reporting was introduced in some cases, and in other cases, projects to address identified issues have been undertaken.

E. Program Effectiveness

For the most part, the effectiveness of the Comptroller General program is measured by the adequacy of the approved policies in the areas of financial and management accounting, systems and reporting, and program evaluation and internal audit. The adequacy of these policies is considered through formal departmental review and evaluation processes; through monitoring, consultation and liaison with officials of other departments and agencies; and through findings in reports of the Auditor General.

While the Office did not undertake any independent evaluations of its policy centres during the reporting period, the Auditor General has commented on all three in recent years and, as noted in Section D, the findings of the Auditor General's Study of Financial Management and Control in 1987 have strongly influenced our plan of activities for 1988-89.

F. Performance Information and Resource Justification

The OCG requests 148 person-years and \$13.067 million in 1988-89 in support of its mandate to establish and maintain sound management practices in the federal government. These resources will be allocated among three activities: Financial and Management Accounting and Reporting, Management Practices and Processes, and Administration.

Financial and Management Accounting and Reporting: 73 person-years and \$6.379 million are requested to maintain and improve the legislative and policy framework for the operation and control of financial transactions; to guide departments and central agencies in the planning and development of financial management systems; to implement and monitor cash management; to maintain and improve the quality of departmental information for central agencies and the Part IIIs; to improve disclosure in the Supplementary Estimates and Summary Financial Statements; and to improve the human resource management of financial officers.

Management Practices and Processes: 52 person-years and \$4.189 million are requested to provide assurance that internal departmental management controls and processes are being effectively utilized and will support the Treasury Board's IMAA regime; to improve the quality and utility of departmental program evaluation and internal audit functions; to prepare comprehensive government evaluation and audit plans; and to conduct special studies on behalf of the Treasury Board.

Administration: 23 person-years and \$2.499 million are requested to provide administrative support to the two activities mentioned above.

Figure 4: Five-Year Overview of Financial Requirements (thousands of dollars)

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87	Actual 1985-86	Actual 1984-85
Financial and Management					
Accounting and Reporting					
- Financial Policies and Systems	3,405	3,269	2,712	1,947	1,880
- Reporting to Parliament	2,382	1,857	1,786	1,654	1,656
- Professional Development	592	702	587	641	486
	6,379	5,828	5,085	4,242	4,022
Management Practices and Processes					
- IMPAC	2,581	1,917	2,527	2,154	1,789
- Program Evaluation	1,608	1,569	1,618	1,511	1,484
- Internal Audit	-	1,245	1,156	1,289	1,404
	4,189	4,731	5,301	4,954	4,677
Administration	2,499	2,415	2,534	2,403	2,158
	13,067	12,974	12,920	11,599	10,857

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Expenditures by object for the OCG are presented in Figure 5.

Figure 5: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Personnel			
Salaries and wages	8,177	8,331	8,277
Contributions to employee benefit plans	1,268	1,250	1,268
	9,445	9,581	9,545
Goods and Services			
Transportation and communications	240	185	185
Information	550	425	385
Professional and special services	1,239	1,193	989
Rentals	7	8	3
Purchased repair and upkeep	2	3	1
Utilities, materials and supplies	72	45	40
Construction and acquisition of machinery and equipment	-	-	148
Other subsidies and payments	1,512	1,534	1,624
	3,622	3,393	3,375
	13,067	12,974	12,920

2. Personnel Requirements

Figure 6: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Financial and Management Accounting and Reporting	73	65	58
Management Practices and Processes	52	62	71
Administration	23	23	19
	148	150	148

Figure 7: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
	88-89	87-88	86-87		
Management	57	73	64	51,400 - 100,700	70,406
Scientific and Professional	-	2	5	-	-
Administrative and Foreign Services	60	43	46	14,005 - 59,267	54,854
Administrative Support	27	32	32	14,210 - 35,418	22,205
Operational	4	-	-	14,693 - 44,350	23,843
Other	-	-	1	-	-

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the OCG by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1st, 1987. The average salary column reflects the estimated base salary costs including an allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Net Cost of Program

The Estimates of the Program include only those expenditures to be charged to its voted authorities. Figure 8 provides details of other cost items which need to be taken into account to arrive at the estimated total cost of the Program.

Figure 8: Total Cost of the Program for 1988-89

(thousands of dollars)	Main Estimates	Add* Other	Estimated Total Program Cost	
	1988-89	Costs	1988-89	1987-88
Comptroller General	13,067	1,708	14,775	14,800
<hr/>				
* Other costs of \$1,708 consist of:				(\$000)
• services provided without charge from Public Works Canada.				1,540
• Supply Services Canada cheque issue services and TB Benefit Plans provided without charge.				168

dernière colonne figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et le traitement au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. La comparaison des moyennes d'une année à l'autre peut être touchée par des changements dans la distribution des composantes sous-jacentes des calculs.

3. Coût net du Programme

Les prévisions du Programme ne comprennent que les dépenses devant être imputées sur ses autorisations votées. Le tableau 8 présente en détail d'autres éléments de coût dont il faut tenir compte pour évaluer le coût total estimatif du Programme.

Tableau 8 : Coût total du Programme pour 1988-1989

(en milliers de dollars)					
Budget des	Plus*	Coût total estimatif du Programme			
dépenses	autres	1988-1989	1988-1989		
principale	coûts	1987-1988			
13 067	1 708	14 775	14 800		
Contrôleur général					

* Les autres coûts d'un montant de 1,708 millions de dollars comprennent :

- les services fournis gratuitement par Travaux publics Canada 1 540
- les services d'émission de chèques d'approvisionnement et Services Canada et les régimes d'avantages sociaux du CT, fournis gratuitement. 168

2. Besoins en personnel

Tableau 6: Besoins en années-personnes, par activité

Budget des dépenses	1988-1989	1987-1988	
		Prévu	Réel
		1987-1988	1986-1987
Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion	73	65	58
Pratiques et méthodes de gestion	52	62	71
Administration	23	23	19
	148	150	148

Tableau 7: Détail des besoins en personnel

Provision pour le traitement annuel moyen 1988-1989	Années-personnes autorisées	88-89 87-88 86-87		Echelle des traitements actuelle	1988-1989
		88-89	87-88		
Gestion	57	73	64	51 400 - 100 700	70 406
Scientifique et Administration	-	2	5	-	-
et Service					
extérieur	60	43	46	14 005 - 59 267	54 854
Soutien					
administratif	27	32	32	14 210 - 35 418	22 205
Opérationnel	4	-	-	14 693 - 44 350	23 843
Autres	-	-	1	-	-

Nota: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition par groupe professionnel des années-personnes autorisées pour le BCG. La colonne Echelle des traitements actuelle indique l'échelle des traitements par groupe professionnel au 1er octobre 1987. Dans la

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Les dépenses par article pour le BCG sont présentées au tableau 5.

Tableau 5: Détail des besoins financiers par article

Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réal 1986-1987	en milliers de dollars	
			Personnel	
8 177	8 331	8 277	Traitements et salaires	
			Contributions aux régimes	
			d'avantages sociaux des employés	
1 268	1 250	1 268		
9 445	9 581	9 545		
240	185	185	Biens et services	
			Transports et communications	
			Information	
			Services professionnels et spéciaux	
			Location	
			Achat de services de réparation et d'entretien	
			Services publics, fournitures et approvisionnements	
			Construction et achat de machines et de matériel	
			Autres subventions et paiements	
1 239	1 193	989		
7	8	3		
2	3	1		
72	45	40		
-	-	148		
1 512	1 534	1 624		
3 622	3 393	3 375		
13 067	12 974	12 920		

Tableau 4: Aperçu des besoins financiers étalés sur cinq ans
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1988-1989	1987-1988	1986-1987	1985-1986	1984-1985
	Prévu	Réel	Réel	Réel	Réel
Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion					
- Politique et systèmes financiers	3 405	3 269	2 712	1 947	1 880
- Rapports au Parlement	2 382	1 857	1 786	1 654	1 656
- Perfectionnement professionnel	592	702	587	641	486
	6 379	5 828	5 085	4 242	4 022
Pratiques et méthodes de gestion					
- PPCG	2 581	1 917	2 527	2 154	1 789
- Evaluation des programmes	1 608	1 569	1 618	1 511	1 484
- Vérification interne	-	1 245	1 156	1 289	1 404
	4 189	4 731	5 301	4 954	4 677
Administration	2 499	2 415	2 534	2 403	2 158
	13 067	12 974	12 920	11 599	10 857

Le BCG a besoin de 148 années-personnes et de 13,067 millions de dollars en 1988-1989 à l'appui de son mandat consistant à établir et à maintenir de bonnes pratiques de gestion dans l'administration fédérale. Ces ressources seront réparties entre trois activités: Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion, pratiques et méthodes de gestion, et Administration.

Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion: Le BCG demande 73 années-personnes et 6,379 millions de dollars pour le maintien et l'amélioration du cadre législatif et politique nécessaire au fonctionnement et au contrôle des opérations financières; pour guider les ministères et les organismes centraux dans la planification et l'élaboration de systèmes de gestion financière; pour mettre en oeuvre la politique de gestion de la trésorerie et en surveiller l'application; pour maintenir et améliorer la qualité des renseignements ministériels à l'intention des organismes centraux et des données que renferme la Partie III; pour améliorer la divulgateion dans les budgets supplémentaires et les états financiers récapitulatifs; et pour améliorer la gestion des ressources humaines des agents financiers.

Pratiques et méthodes de gestion: Le BCG demande 52 années-personnes et 4,189 millions de dollars pour fournir l'assurance que les contrôles et méthodes de gestion interne sont utilisés efficacement et appuieront le régime d'APRM établi par le Conseil du Trésor; pour améliorer la qualité et l'utilité de l'évaluation des programmes et de la vérification interne; pour préparer des plans détaillés d'évaluation et de vérification; et pour effectuer des études spéciales pour le compte du Conseil du Trésor.

Administration: Le BCG demande 23 années-personnes et 2,499 millions de dollars pour assurer le soutien administratif des deux activités susmentionnées.

E. Efficacité du Programme

Renseignements financiers à l'échelle du gouvernement: Un examen des besoins touchant les données financières à l'échelle de l'administration fédérale a été effectué au cours de 1987-1988; dans certains cas de nouveaux systèmes d'établissement de rapports ont été établis et, dans d'autres cas, des projets visant à régler les problèmes relevés ont été mis en oeuvre.

En gros, l'efficacité du programme du Contrôleur Général se mesure par la pertinence des politiques approuvées dans les secteurs de la comptabilité des systèmes et des rapports touchant les finances et la gestion, ainsi que dans l'évaluation des programmes et la vérification interne. L'à-propos de ces politiques est évalué dans le cadre de processus formels d'examen et d'évaluation au sein des ministères; au moyen d'une surveillance, de consultations et de liaisons avec des représentants d'autres ministères et organismes; et par l'étude des conclusions formulées dans les rapports du Vérificateur Général.

Bien que le BCG n'ait pas effectué d'évaluations indépendantes de ses centres de politiques au cours de la période visée par le rapport, le Vérificateur Général a fait des commentaires sur les trois centres au cours des dernières années et, tel qu'indiqué à la section D, les résultats de l'étude de 1987 du Vérificateur Général en matière de gestion financière et de contrôle ont fortement influencé notre plan des activités pour 1988-1989.

de dollars, soit 4 millions de plus que l'objectif de 56 millions de dollars fixé pour cette période. On a amorcé la préparation d'un guide de gestion de la trésorerie, à l'intention des ministères, et des cours de formation ont été mis sur pied pour le personnel des ministères. En 1987-1988, on a étudié les principaux flux de trésorerie dans le but de réaliser des économies de 70 millions de dollars. Les plans pour 1988-1989 prévoient d'autres projets particuliers d'amélioration de la gestion de la trésorerie, notamment le règlement de problèmes susceptibles de compromettre cette amélioration, et des études détaillées des principaux flux de trésorerie du gouvernement. Les économies visées pour cette dernière année s'élève à 80 millions.

Rapports au Parlement: Le BCG avait deux grands projets pour améliorer l'étendue, la pertinence et la clarté des informations transmises au Parlement par le biais du Budget des dépenses et des Comptes publics.

Budget des dépenses: La principale composante de cette initiative, soit la nouvelle présentation en trois parties du Budget des dépenses, a été réalisée avec le dépôt du Budget des dépenses en février 1987. Les efforts se poursuivront afin de mener à bonne fin l'étude de la présentation des Budgets des dépenses supplémentaires et d'améliorer la qualité des documents de la Partie III afin qu'ils répondent aux besoins nouveaux et changeants.

Comptes publics: Des modifications considérables ont été apportées au Volume I des Comptes publics de 1987 pour donner suite à l'étude du Vérificateur général sur les rapports du gouvernement fédéral et aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés concernant les principes comptables et les normes des rapports des états financiers du gouvernement. Une nouvelle section intitulée «Aperçu financier» a été ajoutée; elle contient les grandes lignes du rendement financier du gouvernement au cours de l'année. Plusieurs améliorations relatives à la divulgation ont été apportées et plusieurs annexes supplémentaires ont été modifiées de façon à améliorer les pratiques de divulgation en général.

En 1988-1989, on continuera de mettre l'accent sur le règlement de problèmes en suspens. Une nouvelle politique sur l'évaluation des actifs sera établie et les travaux se poursuivront dans le secteur de la comptabilité d'exercice pour les recettes. Une fois adopté le projet de loi C-33, la comptabilisation des obligations liées aux pensions sera modifiée. Nous continuerons d'étudier la comptabilisation des sociétés d'Etat et des biens matériels.

Lignes directrices pour l'établissement de systèmes rentables de gestion financière: En 1987-1988, le BCG et le ministère des Approvisionnements et Services ont entrepris conjointement un projet visant à accroître l'efficacité des systèmes de gestion financière au sein de l'administration fédérale et à réduire les coûts liés à leur élaboration, leur achat et leur fonctionnement. Cette année, les travaux ont porté sur l'établissement d'une série de critères communs de sélection et de conception. On a également dressé, à l'intention des ministères et organismes, un inventaire des systèmes financiers en usage et de leurs principales caractéristiques.

réalisés des économies permettant de réduire le déficit de 60,4 millions. En 1986-1987, les ministères fédéraux, en consultation avec le BCG, ont

nouvelles possibilités d'amélioration de la gestion de la trésorerie.

Gestion de la trésorerie: Le BCG a encore réussi à atteindre ses

objectifs quantitatifs concernant la recherche et la mise en oeuvre de

toute l'administration fédérale.

publiée afin de promouvoir son application à plus grande échelle dans

1988-1989 et une politique sur l'échantillonnage statistique sera

ces essais visent à vérifier les techniques d'autorisation électronique en

et de vérification d'échantillons statistiques. Ils se poursuivront en

technologie électronique de pointe. Effectuées dans trois ministères,

financières, qui fera un meilleur usage des systèmes et de la

actuellement un cadre de contrôle pour le traitement des opérations

Cadre de contrôle des transactions financières: On élabore

interne.

de gestion financière, d'évaluation de programmes et de vérification

travaux futurs seront associés à ses propres responsabilités en matière

ce domaine ont été englobés dans les initiatives du régime d'APRM et les

dans les programmes permanents des ministères. Les travaux du BCG dans

été fait mention dans le Plan de 1987-1988 ont maintenant été intégrés

personnel et à l'administration. Les trois projets pilotes dont il a

axés sur les opérations pour les fonctions liées aux finances, au

pilotes et en contribuant à l'établissement d'indicateurs de rendement

de mesure du rendement des programmes, en encourageant les projets

concentrer ses efforts sur la conception et la mise en oeuvre de systèmes

Amélioration de la productivité: Dans ce domaine, le BCG a

dépenses.

gestionnaires des ministères et dans la Partie III du Budget des

évaluations, dans l'application des résultats des études par les

méthodiques. Nous avons remarqué des améliorations dans la qualité des

Sciences et de la Technologie, ainsi que directement grâce à des efforts

mesures de réglementation et aux initiatives de gestion du programme des

substantive. Les lacunes sont comblées grâce au régime d'APRM, aux

L'évaluation de la qualité des études d'évaluation est fortement

d'évaluations.

les mesures de dépenses fiscales qui font maintenant l'objet

évaluation, et environ la moitié se rapprochent du calendrier prévu) et

développement économique et régional (EDER) (la plupart prévoit une

133 programmes prévoient des évaluations), les ententes auxiliaires de

examinées entre 1986 et 1991, la science et la technologie (117 des

Ceci comprend des questions de réglementation (76 des 140 devant être

De plus, on s'arrête à certains domaines spécialisés de programmes.

prochaines années.

de dépenses, ces évaluations étant généralement prévues d'ici les cinq

terme d'évaluation des ministères couvrent presque tous les programmes

(PEPG), qui a été terminée en 1986-1987, montre que les plans à long

Cependant, le premier Plan d'évaluation des programmes du gouvernement

évaluées selon des normes acceptables au cours des cinq dernières années.

programmes indique que moins de la moitié des programmes actuels ont été

Évaluation des programmes: Un examen de l'activité d'évaluation des

3. Etat des mesures annoncées antérieurement

L'introduction de l'APRM a eu un effet marquant sur les initiatives précédentes de l'activité Pratiques et méthodes de gestion. Ces initiatives, axées sur l'amélioration du cadre de gestion des programmes gouvernementaux, comprenaient le projet de Perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG) et l'implantation des fonctions d'évaluation des programmes et de vérification interne dans les ministères et organismes. Dans les plans antérieurs, ces initiatives figuraient dans les sections Infrastructure des ministères et Assurance de la qualité. Dans le présent plan, les données sur le rendement sont fournies selon chaque activité.

PPCG: Le projet de PPCG prendra officiellement fin le 31 mars 1988. Pour les quelques cas, sur les 33 ministères qui étaient touchés, où les projets d'amélioration ne sont pas tout à fait mis en oeuvre, leur achèvement par les ministères en question sera surveillé en vertu de l'initiative d'APRM.

Au cours de 1987-1988, un certain nombre d'études dirigées ont été entreprises au nom du Conseil du Trésor. Par exemple, la Direction générale a effectué un examen des programmes pluriannuels de contribution dans trois ministères pour s'assurer que le dépassement de crédits survenus au ministère de l'Expansion Industrielle régionale (MEIR) ne s'étendait pas à d'autres programmes de contributions.

Vérification interne: Au cours de l'année, le BCG a effectué un examen d'assurance de la qualité concernant les groupes de vérification interne dans les 34 plus importants ministères. Les constatations générales sont positives; toutefois, on a noté la possibilité d'améliorer la fonction dans quelques cas précis, notamment la planification à long terme de la vérification, ce à quoi on donnera suite en 1988-1989.

Le premier Plan de vérification interne du gouvernement, couvrant les activités de 1988-1989, sera complété en 1987-1988. Ce plan vise deux objectifs liés mais distincts, soit de résumer l'étendue et le champ des activités prévues de vérification par les ministères et le BCG, et de communiquer les initiatives prévues de façon à renforcer les fonctions de vérification interne. L'établissement de ce plan permet aux ministères et aux organismes centraux de déterminer comment ils peuvent utiliser de façon plus rentable les rapports de vérification interne pour évaluer leurs politiques de gestion et la mise en oeuvre des programmes.

En 1988-1989, une attention particulière sera accordée à l'amélioration des méthodes de vérification utilisées relativement aux systèmes informatiques, à la productivité et aux rapports de gestion.

C'est principalement sur la Vérification interne que reposera la fiabilité des rapports des ministères en vertu de l'APRM. Trois années-personnes par année seront affectées à un programme d'assurance de la qualité relativement à la fonction et aux activités de vérification interne, ceci afin de fournir un indice du niveau d'assurance pouvant être accordé aux rapports des ministères.

Le cadre de la Gestion financière sera revu afin que l'accent porte sur le rôle de soutien des agents financiers envers les cadres hiérarchiques. Dans le cas de l'évaluation des programmes, la documentation et l'établissement de rapports deviennent plus importants dans le contexte de l'obligation de rendre compte en vertu de l'APRM, tout comme les marches à suivre pour assurer que les des priorités de l'ensemble du gouvernement sont prises en compte en ce qui concerne la portée et le moment choisi pour la tenue des évaluations.

Le rapport auxquelles évaluer les fonctions. Les trois secteurs politiques du BCG (c.-à-d. la gestion financière, la vérification interne et l'évaluation des programmes) consacreront deux années-personnes à revoir leurs cadres respectifs d'obligation fonctionnelle de rendre compte pour les ministères et organismes et fourniront une série de normes de rendement précises et mesurables par rapport auxquelles évaluer les fonctions.

Renforcer la gestion financière, la vérification interne et l'évaluation des programmes:

Données sur le rendement: Afin d'appuyer les objectifs de gestion productive et de meilleure obligation de rendre compte de l'APRM, le bureau consacrera près de trois années-personnes à travailler avec les ministères pour améliorer les résultats des programmes et les cadres de rendement des ministères; et il fournira de plus une meilleure orientation en matière de politiques concernant les données sur le rendement.

Rapports de gestion: Il y a lieu d'élargir le champ des données sur lesquelles les gestionnaires fournissent des présentations aux fins de l'obligation de rendre compte et d'améliorer la fiabilité de ces données. Cette initiative nécessitera environ quatre années-personnes et 50 000 \$ en droits de consultation en 1988-1989. Elle touchera l'activité Comptabilité et l'établissement de rapports en matière de finances et de gestion et celle des Pratiques et méthodes de gestion du Bureau; elle sera axée sur l'intégration de données financières et non financières dans les rapports des ministères aux organismes centraux et au Parlement dans la Partie III du Budget, et sur l'établissement de méthodes à l'intention des vérificateurs internes des ministères pour les aider à évaluer la fiabilité des rapports de gestion.

prévoit utiliser chaque année deux années-personnes et 75 000 \$ en politiques, des conseils et une formation pour ce qui est de l'application des concepts, des principes et des pratiques d'établissement des coûts au gouvernement. Les travaux initiaux seront axés sur l'orientation de la politique et sur un guide d'établissement des coûts pour les ministères et organismes comportant les termes, les concepts, les principes et les pratiques d'établissement des coûts.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Dans le contexte opérationnel, on met sans cesse l'accent sur les restrictions budgétaires et la gestion productive, la nécessité d'accomplir plus avec moins en améliorant la productivité et en réduisant et en simplifiant les frais généraux.

Parce qu'elle vise à donner plus de pouvoirs quotidiens à chaque ministre tout en exigeant une imputabilité plus formelle, l'initiative d'accroissement des pouvoirs et des responsabilités ministériels du Conseil du Trésor nécessitera l'application par les organismes centraux de mesures plus efficaces d'évaluation après coup et de meilleures données sur le rendement à l'intention des décideurs à tous les niveaux. Pour que cette initiative soit mise en oeuvre avec succès, il faudra également que plusieurs activités marchent bien dans les ministères et organismes qui relèvent principalement du BCG. Il s'agit surtout du large éventail de pratiques et de méthodes de gestion financière valables, ainsi que des fonctions de vérification interne et d'évaluation des programmes des ministères.

En octobre 1987, le Vérificateur général a déposé les résultats de son étude de la fonction Contrôle et gestion des finances au sein de l'administration fédérale. Ces résultats montrent que des améliorations considérables ont été apportées depuis la tenue d'une étude précédente en 1975 et que le gouvernement dispose maintenant des systèmes et marches à suivre permettant d'assurer les contrôles financiers essentiels. Toutefois, l'étude indique également qu'il y a lieu d'améliorer la gestion financière dans la mesure où les décideurs doivent être tout à fait au courant des incidences financières de leurs décisions, où ils doivent s'assurer que les fonds sont dépensés en tenant compte de l'économie, de l'efficacité et de la rentabilité, et où ils doivent veiller à ce que les données soient disponibles de sorte qu'ils puissent être tenus responsables.

Les conclusions de l'étude ainsi que le soutien du Bureau à l'APRM ont grandement influencé la planification générale du Bureau pour 1988-1989.

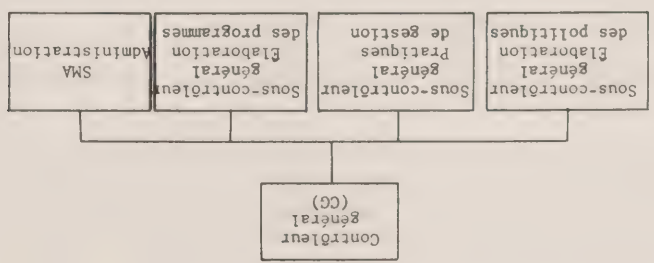
2. Initiatives

En raison de son rôle de soutien du Conseil du Trésor et de l'APRM, le Bureau a relevé un certain nombre d'initiatives dont le but est de fournir de meilleures données pour la prise de décisions et de renforcer les pratiques et les processus de gestion financière et les fonctions d'examen indépendant.

Meilleures données pour la prise de décisions:

Données sur l'établissement des coûts: Des données adéquates sur les coûts sont essentielles à la prise de décisions dans divers domaines dont le rendement des programmes, l'établissement des droits, les options découlant de la politique du Faire ou Faire faire. Le BCG

Tableau 3: Ressources par organisation et par activité en 1988-1989 (en milliers de dollars)



Activité	Total			
	Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion	Pratiques et méthodes de gestion	Administration	Total
	6 379	2 581	1 608	6 379
			2 499	2 499
			4 189	4 189
			13 067	13 067
			23*	148

* Comprend seulement le Bureau du Contrôleur général et la portion des ressources du BCG nécessaire pour financer les services conjoints assurés par la Direction de l'Administration.

oeuvre des directives en supervisant les pratiques de vérification et en participant à la formation et au perfectionnement des vérificateurs internes.

Administration: Cette activité assure des services de soutien administratifs au Programme. Les services fournis comprennent la planification, l'évaluation et la coordination à l'échelle du ministère; les services de secrétariat et le soutien direct du Contrôleur général; les services du personnel, ainsi que les services financiers, linguistiques et administratifs.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

Les trois activités du Programme sont exécutées par quatre directions (Élaboration des politiques, Pratiques de gestion, Évaluation des programmes et Administration) et une Division de planification et de coordination.

La Direction de l'élaboration des politiques veille à tous les aspects de l'activité Comptabilité et établit les rapports en matière de finances et de gestion. La Direction des pratiques de gestion est maintenant responsable de deux des trois sous-activités de l'activité Pratiques et méthodes de gestion (Perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion et Vérification interne), l'autre étant confiée à la Direction de l'évaluation des programmes.

L'activité Administration englobe le Bureau du contrôleur général, la Division de la planification et de la coordination et la Direction de l'administration, qui est un service partagé avec le ministère des Finances et le Secrétariat du Conseil du Trésor. Le tableau 3 relie l'organisation du BCG à la structure de l'activité et fournit une ventilation des ressources par activité en 1987-1988. Le tableau tient compte d'une réaffectation de huit années-personnes de la Direction générale des pratiques de gestion à la Direction générale de l'élaboration des politiques.

Politiques et systèmes financiers: Ce domaine touche les lois, politiques, directives et normes régissant le contrôle financier, la comptabilité, la gestion de la trésorerie et les systèmes de gestion des finances.

Rapports au Parlement: Ce domaine a trait aux normes régissant la forme et le contenu du Budget des dépenses et des Comptes publics; à la production des plans de dépenses des ministères et aux politiques comptables et structures d'information qui sous-tendent le système comptable central.

Perfectionnement professionnel: Ce domaine concerne la prestation de conseils, les renseignements et les travaux de recherche sur tous les aspects de la gestion des ressources humaines à l'intention de la communauté de gestion financière.

Pratiques et méthodes de gestion: Cette activité a pour objet de favoriser l'établissement et le maintien, par les ministères et organismes, de méthodes et de systèmes de gestion valables. Pour ce faire, on favorise le recours aux fonctions de vérification interne et d'évaluation de programmes des ministères; la prestation aux ministères d'aide et de conseils en vue de corriger les lacunes relevées; et le contrôle et le compte rendu de l'état des méthodes et des systèmes à l'échelle de l'administration fédérale. Cette activité englobe trois sous-activités:

Perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion: Cette sous-activité vise à assurer le Conseil du Trésor que chaque ministère et organisme a établi, et utilise efficacement, des méthodes et pratiques de gestion appropriées. Elle s'assure également que des données appropriées fondées sur des vérifications et concernant le rendement des ministères sont mis à la disposition des ministères, des organismes centraux et du Parlement et elle mène des études sur les questions intéressant les ministères ou l'ensemble de l'administration fédérale.

Evaluation des programmes: Cette sous-activité a pour objet d'assurer la disponibilité et l'application de résultats fiables sur les programmes et de données sur le rendement aux fins de la gestion des programmes des ministères, des organismes et du gouvernement, en élaborant des méthodes et des marches à suivre appropriées, en aidant les ministères et organismes à mettre sur pied et à maintenir des fonctions efficaces d'évaluation des programmes, en surveillant et en examinant les évaluations des ministères et organismes qui s'appliquent aux processus de gestion extramministérielle et en menant des études sur les problèmes à l'échelle interministérielle ou gouvernementale.

Vérification interne: Il s'agit ici de faire en sorte que les ministères et organismes établissent et maintiennent une fonction de vérification interne de grande envergure en élaborant des politiques, des lignes directrices et des normes de vérification, en coordonnant la planification des vérifications à l'échelle du gouvernement, en offrant aux ministères et organismes aide et conseils relativement à la mise en

Le Bureau du contrôleur général (BCG) s'acquitte de la responsabilité qui incombe au Contrôleur général du Canada d'élaborer et de mettre en oeuvre de saines pratiques de gestion au sein de l'administration fédérale, ce qui comprend les politiques concernant la comptabilité et l'établissement de rapports en matière de finances et de gestion, les systèmes financiers et de gestion, l'évaluation des programmes et la vérification interne, la prestation d'aide aux ministères et organismes dans l'élaboration, la mise en oeuvre et l'amélioration des pratiques de gestion, ainsi que la surveillance des résultats atteints.

Le BCG est l'un des deux organismes qui secondent le Conseil du Trésor, l'autre étant le Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT), dirigé par le secrétaire du Conseil du Trésor. Le contrôleur général et le secrétaire relèvent du président du Conseil du Trésor.

2. Mandat

Le mandat du BCG a été établi en 1978 par une modification de la Loi sur l'administration financière créant le poste de contrôleur général du Canada. La loi habilite le Conseil du Trésor à confier au contrôleur général les responsabilités que le Conseil juge appropriées.

3. Objectif du Programme

Le BCG a pour objectif de voir à l'établissement et au maintien, au sein de l'administration fédérale, de pratiques de gestion valables par l'élaboration de politiques et de normes en matière de planification, de rapports et de contrôles financiers et opérationnels, et par la promotion et le contrôle des perfectionnements apportés par les ministères et organismes dans leur pratiques de gestion financière et opérationnelle.

4. Description du Programme

Le BCG comprend trois activités et six sous-activités :

Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances

et de gestion : Cette activité a pour objet d'établir et de maintenir, au sein de l'administration fédérale, une structure valable de contrôle, de comptabilité et d'établissement de rapports en matière de finances. Cela nécessite l'élaboration et l'administration de lois, politiques, directives et normes en matière de finances, de contrôle, de comptabilité et de rapports; la prestation de conseils techniques et de conseils relatifs à la mise en oeuvre de ces mesures, ainsi que le contrôle du respect desdites mesures par les ministères et organismes. Cette activité comprend trois sous-activités :

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2: Rendement financier de 1986-1987

(en milliers de dollars)			
1986-1987			
	Budget principal	Réel	Différence
Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion	5 085	5 595	(510)
Pratiques et méthodes de gestion	5 301	4 859	442
Administration	2 534	2 571	(37)
	12 920	13 025	(105)
Années-personnes	148	150	(2)

Explication de la différence: La différence est attribuable à l'utilisation de huit années-personnes additionnelles, dans l'activité Pratiques et méthodes de gestion, dont la majorité a été compensée par une sous-utilisation dans l'activité Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion.

B. Rendement récent

1. Points saillants

En 1986-1987, le Bureau a exécuté les activités de programme prévues dans son plan de dépenses pour cette année-là. Ce programme visait à appuyer la prestation plus rentable des services et des programmes gouvernementaux, la gestion améliorée de la trésorerie, la capacité accrue de rendre compte des coûts et des résultats des programmes et la capacité accrue de la fonction publique de répondre rapidement aux changements d'orientation et de priorités du gouvernement. Parmi les réalisations, citons :

- En 1986-1987, les ministères fédéraux, en consultation avec le Bureau du Contrôleur général, ont réussi à réduire le déficit de 60,4 millions de dollars grâce à une meilleure gestion de la trésorerie. C'est la quatre millions de dollars de plus que l'objectif visé (voir page 18).

- En 1986-1987, s'est achevée la mise en oeuvre des plans de dépenses des ministères (Partie III) du Budget pour tous les ministères et organismes (voir page 19).

- Des notes et des annexes supplémentaires ont été ajoutées aux Comptes publics pour améliorer la présentation générale des renseignements dans les états financiers récapitulatifs de 1986-1987 du gouvernement (voir page 19).

- Le premier plan exhaustif d'évaluation des programmes du gouvernement a été terminé; il répond au besoin d'une approche plus coordonnée et mieux adaptée pour déterminer les priorités des ministères en matière d'évaluation (voir page 18).

- La surveillance des plans d'action des ministères liés au PPCG a été maintenue afin que le projet puisse être complété en 1987-1988 (voir page 17).

- Un inventaire des systèmes de gestion financière du gouvernement a été complété afin d'aider les ministères et organismes à partager les expériences et les approches réussies (voir page 19).

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1: Besoins financiers par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu* 1987-1988	Différence
Comptabilité et établis- sement de rapports en matière de finances et de gestion	6 379	5 828	551
Pratiques et méthodes de gestion	4 189	4 731	(542)
Administration	2 499	2 415	(84)
	13 067	12 974	93
Années-personnes	148	150	(2)

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1988-1989

sont de 93 000 \$ supérieurs aux prévisions de 1987-1988, qui sont

fondées sur les données disponibles au 30 novembre 1987. Cette hausse

s'explique principalement par:

• une augmentation nette de 255 000 \$ pour les services de

professionnels nécessaires à la préparation de rapports financiers,

d'études et d'examens spéciaux et de vérification interne;

• une baisse nette de deux années-personnes et 140 000 \$ liée au plan

permanent de réduction des années-personnes.

A. Plans pour 1988-1989

1. Points saillants

En 1988-1989, le Bureau du contrôleur général (BCG) continuera d'appuyer le Conseil du Trésor et l'initiative d'accroissement des pouvoirs et des responsabilités ministérielles (APRM). À cette fin, le BCG aidera les ministères à augmenter leur capacité de fournir de meilleures données sur les coûts et le rendement afin d'appuyer la prise de décisions et l'obligation de rendre compte; il fournira des normes de rendement pour les fonctions de gestion financière, de vérification interne et d'évaluation des programmes; et il effectuera des études spéciales. De plus, le Bureau continuera à élaborer et à tenir des contrôles financiers efficaces et à favoriser des pratiques financières productives dans les ministères et les organismes.

Dans ce but, le BCG se fixera en 1988-1989 les objectifs suivants:

- Élaborer de nouvelles mesures relatives à la gestion de la trésorerie, les économies prévues étant de 80 millions de dollars en 1988-1989 (voir page 19).

- Améliorer la qualité des données utilisées pour la prise de décisions et l'obligation de rendre compte, en élaborant un nouveau cadre politique pour l'établissement des coûts, et un guide d'établissement des coûts comprenant les termes, les concepts, les principes et les pratiques (voir page 16).

- Maintenir, rationaliser et élaborer les documents de rapport utilisés par l'ensemble du gouvernement en mettant l'accent sur l'établissement de rapports sur le rendement des données financières et non financières et sur les liens entre elles (voir pages 16 et 18).

- Élaborer des normes de rendement pour les fonctions de gestion financière, de vérification interne et d'évaluation des programmes (voir page 15).

- Travailler à l'élaboration de méthodes de vérification interne des initiatives liées aux systèmes informatiques, aux rapports de gestion et à la productivité (voir page 17).

Autorisations de dépenser

B. Emploi des autorisations en 1986-1987 - Volume II des Comptes publics

Credit	(dollars)	Budget principal	Total des crédits disponibles	Utilisation réelle
Contrôleur général				
25	Dépenses du Programme	11 881 000	11 881 000	11 651 893
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1 144 000	1 268 000	1 268 000
<hr/>				
Total du Programme - Budgétaire				
		13 025 000	13 149 000	12 919 893

Autorisations de dépenser

Programme par activité

(en milliers de dollars)		Budget principal 1988-1989	
	Années- personnes autorisées	Fonction- nément	
		Budgétaire	Total
			Budget principal 1987-1988
Comptabilité et établis- sement de rapports en matière de finances et de gestion	73	6 379	6 379
Pratiques et processus de gestion	52	4 189	4 189
Administration	23	2 499	2 499
	148	13 067	13 067
			12 974
Années-personnes autorisées en 1987-1988	150		

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Credit	(en milliers de dollars)	Budget principal 1988-1989	Budget principal 1987-1988
--------	--------------------------	----------------------------	----------------------------

25	Contrôle général	11 799	11 724
(S)	Dépenses du Programme		
	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1 268	1 250
	Total de l'organisme	13 067	12 974

Credits - Libellé et sommes demandées

Credit	(dollars)	Budget principal 1988-1989
--------	-----------	----------------------------

25	Contrôle général	11 799 000
	Contrôle général - Dépenses du Programme	

Autorisations de dépenser

A.	Autorisations pour 1988-1989	4
B.	Emploi des autorisations en 1986-1987	6

Section I

Aperçu du Programme

A.	Plans pour 1988-1989	7
	1. Points saillants	
B.	Rendement récent	8
	2. Sommaire des besoins financiers	
	1. Points saillants	

C.	Données de base	10
	2. Examen des résultats financiers	
	1. Points saillants	

	1. Introduction	11
--	-----------------	----

	2. Mandat	11
--	-----------	----

	3. Objectif du Programme	11
--	--------------------------	----

	4. Description du Programme	11
--	-----------------------------	----

	5. Organisation du Programme en vue de son exécution	13
--	--	----

D.	Perspective de planification	15
----	------------------------------	----

	1. Facteurs externes qui influent sur le Programme	15
--	--	----

	2. Initiatives	15
--	----------------	----

	3. Etat des mesures annoncées antérieurement	17
--	--	----

E.	Efficacité du Programme	20
----	-------------------------	----

F.	Données sur le rendement et justification des ressources	21
----	--	----

Section II

Renseignements supplémentaires

A.	Aperçu des ressources du Programme	23
	1. Besoins financiers par article	
	2. Besoins en personnel	24
	3. Coût net du Programme	25

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend deux sections. La section I présente un aperçu du Programme, dont une description, ses éléments de base, ses objectifs, ses perspectives en matière de planification ainsi que des données sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des Autorisations de dépenses provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du Volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

Ce document est conçu de manière à permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements dont il peut avoir besoin. La table des matières donne un aperçu détaillé de chaque section et des nombreux renvois permettent de trouver de plus amples détails sur les points qui peuvent présenter un intérêt tout particulier.

Budget des dépenses 1988-1989
Partie III
Conseil du Trésor du Canada
Contrôleur général

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1988

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées

et autres librairies

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada

Approvisionnements et Services Canada

Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-Z/1989-III-71

au Canada: \$3.00

à l'étranger: \$3.60

Prix sujet à changement sans préavis

**Conseil du Trésor
du Canada
Contrôleur général
Budget
des dépenses
1988-1989**



Plan de dépenses

Partie III

77

Treasury Board of Canada Secretariat



1988-89 Estimates

Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1988

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1989-III-70

Canada: \$8.00

ISBN 0-660-53975-6

Other Countries: \$9.60

Price subject to change without notice

1988-89 Estimates

Part III

Treasury Board of Canada
Secretariat

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

It consists of a Departmental Overview providing an introduction to the Department and an Expenditure Plan for each of the Department's programs.

Each Program Expenditure Plan begins with details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with the other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

For each Program Expenditure Plan an overview section provides information on key elements of the program's current plans and performance as well as background information. This is followed by more detailed activity information that forms the basis for the resources requested. The document then provides supplementary information on the composition of the program's resources which includes additional explanations and analyses.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A table of contents lists the various chapters, and detailed tables of contents are provided for each program. Within the Program Overview of each Expenditure Plan, where appropriate, the financial summary provides cross-references to more detailed information found elsewhere in the Plan. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Departmental Overview	1-1
Central Administration of the Public Service Program	2-1
Government Contingencies and Centrally Financed Programs	3-1
Employer Contributions to Insurance Plans Program	4-1
Temporary Assignments Program	5-1

Departmental Overview

Role and Responsibilities

The Treasury Board is a committee of the Queen's Privy Council for Canada. The Board consists of the President of the Treasury Board, the Minister of Finance and four other Ministers who are nominated by the Governor in Council.

The Treasury Board Secretariat, headed by the Secretary who reports to the President of the Treasury Board, is one of two organizations serving the Treasury Board. The other is the Office of the Comptroller General of Canada.

The Treasury Board Secretariat is the administrative arm of the Treasury Board. The Secretariat operates under the broad authority of Sections 3-7 of the Financial Administration Act, as well as other acts, and supports the Treasury Board as the general manager and employer of the Public Service. The Secretariat is responsible for recommending and providing advice to the Treasury Board on policies, directives, regulations and program expenditure proposals in respect of the management of the government's financial, human and materiel resources and is concerned with initiatives, issues and activities that cut across all policy sectors of the government.

Departmental Organization and Programs

This Departmental Expenditure Plan describes the programs administered by the Treasury Board Secretariat. The following is a brief summary of each program.

Central Administration of the Public Service: This consists of seven activities, six of which provide advice and develop policies in the areas of expenditure management, personnel management, staff relations, administrative policy, official languages and real property management; the seventh provides departmental administration. This program also provides the resources to administer the other three programs of the Secretariat.

Government Contingencies and Centrally Financed Programs: This provides funds to supplement other votes for payroll and other requirements and to provide for miscellaneous minor and unforeseen expenses not provided for otherwise. It also provides resources to cover the costs of a limited number of centrally financed programs.

Employer Contribution to Insurance Plans: This provides funds for contributions by the government, as employer, with respect to employee insurance and benefit plans.

Temporary Assignments: This provides a pool of executives and senior officers used to carry out high priority temporary assignments in departments, agencies and Crown corporations on a cost-recoverable basis.

Figure 1: Relationship of Organization to 1988-89 Program Expenditures (\$000)

	<div> <div>President of the Treasury Board</div> <div>Secretary of the Treasury Board</div> <div> <div>Deputy Secretary Program Branch</div> <div>Deputy Secretary Personnel Policy Branch</div> <div>Deputy Secretary Staff Relations Branch</div> <div>Deputy Secretary Administrative Policy Branch</div> <div>Deputy Secretary Official Languages Branch</div> <div>Executive Director Bureau of Real Property Management</div> <div>Administration</div> </div> </div>							<u>Total</u>
Central Administration of the Public Service	11,681	18,724	6,327	7,192	5,222	4,228	15,626	69,000
Government Contingencies and Centrally Financed Programs	540,000							540,000
Employer Contributions Insurance Plans Program		300,578						300,578
Temporary Assignments Program		843						843
Total	551,681	320,145	6,327	7,192	5,222	4,228	15,626	910,421

Figure 2: Departmental Spending Plan by Program

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change		For Details See Page
			\$	%	
Central Administration of the Public Service	69,000	63,726	5,274	8.3	2-3
Government Contingencies and Centrally Financed Programs	540,000	546,125	(6,125)	(1.1)	3-3
Employer Contributions to Insurance Plans	300,578	280,289	20,289	7.2	4-3
Temporary Assignments	843	796	47	5.9	5-3
Total Budgetary	910,421	890,936	19,485	2.2	

Central Administration of the
Public Service Program

1988-89
Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A.	Authorities for 1988-89	2-4
B.	Use of 1986-87 Authorities	2-6

Section I Program Overview

A.	Plans for 1988-89	
1.	Highlights	2-7
2.	Summary of Financial Requirements	2-9
B.	Recent Performance	
1.	Highlights	2-10
2.	Review of Financial Performance	2-12
C.	Background	
1.	Introduction	2-13
2.	Mandate	2-13
3.	Program Objective	2-13
4.	Program Organization for Delivery	2-13
D.	Planning Perspective	
1.	External Factors Influencing the Program	2-15
2.	Initiatives	2-15
3.	Update on Previously Reported Initiatives	2-15
E.	Program Effectiveness	2-17

Section II Analysis by Activity

A.	Expenditure Management	2-18
B.	Personnel Management	2-20
C.	Staff Relations	2-22
D.	Administrative Policy	2-24
E.	Official Languages	2-26
F.	Bureau of Real Property Management	2-28
G.	Departmental Administration	2-30

Section III Supplementary Information

A.	Profile of Program Resources	
1.	Financial Requirements by Object	2-31
2.	Personnel Requirements	2-32
B.	Net Cost of Program	2-33

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 -- Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates
<hr/>			
	Central Administration of the Public Service Program		
1	Program expenditures	63,184	58,225
(S)	President of the Treasury Board - Salary and motor car allowance	46	40
(S)	Contributions to employee benefit plans	5,770	5,461
		<hr/>	
	Total Program	69,000	63,726

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1988-89 Main Estimates
<hr/>		
	Central Administration of the Public Service Program	
1	Central Administration of the Public Service - Program expenditures and the grants listed in the Estimates	63,184,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates					1987-88
	Authorized person- years	Budgetary			Total	Main Estimates
		Operating	Capital	Transfer payments		
Expenditure						
Management	158	11,575	106	....	11,681	11,780
Personnel Management	191	18,570	154	....	18,724	15,540
Staff Relations	87	6,178	149	....	6,327	6,212
Administrative Policy	72	7,184	8	....	7,192	7,105
Official Languages	64	5,192	30	....	5,222	5,088
Bureau of Real Property Management	24	4,212	16	....	4,228	2,933
Departmental Administration	153	15,295	13	318	15,626	15,068
	749	68,206	476	318	69,000	63,726
1987-88 Authorized person-years	754					

B. Use of 1986-87 Authorities -- Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
<hr/>				
	Central Administration of the Public Service Program			
1	Program expenditures	57,619,000	55,360,000	54,392,743
(S)	President of the Treasury Board - Salary and motor car allowance	40,000	41,098	41,098
(S)	Contributions to employee benefit plans	4,911,000	5,444,000	5,444,000
(S)	Refunds of amounts credited to revenue in previous years	...	5	5
<hr/>				
	Total Program - Budgetary	62,570,000	60,845,103	59,877,846
<hr/>				

Section I Program Overview

A. Plans for 1988-89

. Highlights for the Estimates Year

- Under Increased Ministerial Authority and Accountability (IMAA), several Memoranda of Understanding (MOU) will be concluded with departments and agencies. The comprehensive review of administrative policies to further streamline procedures for departments dealing with the Treasury Board will also be completed (see p. 2-15).
- In the area of human resources management the Secretariat's plans are:
 - to complete the study initiated in 1987 to investigate the implementation of equal pay for work of equal value and to make recommendations to the President late in 1988 (see p. 2-16).
 - to start the review of another round of three-year action plans of Crown corporations and to assess the progress and targets of departments for employment equity (see p. 2-16).
 - to enter the second phase of Public Service Pension Reform and to establish a pension management board to administer the Public Service Superannuation Act (see p. 2-15).
 - to develop a policy on day-care for the Public Service and to assist departments with its implementation (see p. 2-16).
- During the year, several pilot projects will be undertaken in selected departments to ensure that the policy framework for the delivery of government services is sound (see p. 2-15).
- Under real property management, the reassignment of real property assets among departments will be completed, as will the definitions of the responsibilities of departments for managing investments and providing services. Strategies for real property assets in selected urban centres will be developed (see p. 2-16).

- Background material and advice will continue in support of Bill C-72 on Official Languages. Revision of the policy on language training will be completed (see p. 2-15).
- Contract negotiations will begin with virtually all of the 77 bargaining units of the Public Service Unions (see p. 2-17).

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change	For Details See Page
Expenditure Management	11,681	11,780	(99)	2-18
Personnel Management	18,724	16,072	2,652	2-20
Staff Relations	6,327	6,212	115	2-22
Administrative Policy	7,192	6,573	619	2-24
Official Languages	5,222	5,088	134	2-26
Bureau of Real Property Management	4,228	2,933	1,295	2-28
Departmental Administration	15,626	15,068	558	2-30
	69,000	63,726	5,274	
Person-years	749	754	(5)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are 5 million or 8% higher than the 1987-88 forecast expenditures. The increase is due primarily to the following items:

	(\$000)
• increased costs associated with official languages initiatives	170
• equal pay study	1,513
• Public Service pension review and related projects	645
• employment equity program	444
• implementation of improvements in the operation of the Access to Information and Privacy Acts	609
• delivery of government services pilot projects	350
• Area Screening Canada program transferred from Public Works Canada	1,447
• the Secretariat's share of the Government's public service reduction initiative	(545)
• net increased operating costs for salaries and wages, contributions to employee benefits and goods and services	641

B. Recent Performance

1. Highlights for the Year in Progress and the Past Year

- Under IMAA, MOUs have been concluded with Customs and Excise Canada and Labour Canada. Discussions are underway with External Affairs, Department of Communications, Canada Employment and Immigration Commission, National Archives, National Library and the National Parole Board. A review of approximately 23 administrative policies has resulted in streamlined operations and reduced the number of reports required by 65 per cent (see p. 2-15).
- Achievements in the area of human resources management are as follows:
 - The study on the implementation of equal pay for work of equal value was given approval by the President of the Treasury Board in May 1987 (see p. 2-16).
 - The government made public a report on the status of disabled persons on December 9, 1987; a project on employee self-identification is currently underway and departmental responses are to be completed by April 1988 (see p. 2-16).
 - In 1986-87 a major review of classification standards was initiated and 41 standards have now been reviewed and updated (see p. 2-16).
 - The pension reform Bill C-33 received first reading on December 16, 1986 and preparation work for the implementation of phase I was carried out (see p. 2-15).
 - A dental plan was introduced; the National Joint Council part of the plan took effect in March 1987 and the Public Service Alliance of Canada portion took effect in May 1987 (see p. 2-16).
- Recent progress in the area of information and administrative management includes: the continuing implementation in departments and agencies of revised security and information collection policies; support and advice on the development of the Government's response to the Parliamentary Committee's report on access to information and privacy; the first steps in developing a new government strategic planning process for information technology; and an EDP network design strategy (see p. 2-16).

- Under real property management, a major review of legislation was started in cooperation with the Department of Justice; the custody of real properties in the National Capital Region was transferred from Public Works Canada to eight departments; and strategic reviews of federal property issues were undertaken in several urban centres including Toronto and the National Capital Region (see p. 2-16).
- The Official Languages Bill, C-72, received first reading in the House of Commons on June 25, 1987; a symbol identifying that service is available to the public in both official languages was introduced (see p. 2-15).

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	Actual	Main Estimates	Change
Expenditure Management	11,114	12,015	(901)
Personnel Management	16,085	15,061	1,024
Staff Relations	6,412	6,340	72
Administrative Policy	5,165	7,229	(2,064)
Official Languages	4,741	5,126	(385)
Bureau of Real Property Management	1,468	...	1,468
Privatization Secretariat	105	2,354	(2,249)
Departmental Administration	14,788	14,445	343
	59,878	62,570	(2,692)
Person-Years	726	762	(36)

Explanation of Change: The actual financial requirements were approximately \$2.7 million or 4.3% lower than the Main estimates. This was due to the following items:

	(\$000)
● increased operating costs for salaries and wages and contributions to employee benefit plans	1,039
● reduced operating costs for goods and services	(223)
● resources associated with the Privatization Secretariat were transferred to the new Office of Privatization and Regulatory Affairs	(2,259)
● the Technical Advisory Group under Administrative Policy, was transferred to the Privy Council Office	(285)
● resources were set aside for the Secretariat's share of the Government's special program expenditure reduction	(964)

C. Background

1. Introduction

The Central Administration of the Public Service Program provides the human and financial resources for all operations of the Secretariat. The Secretariat assists the Treasury Board in reviewing and approving service-wide policies, guidelines and directives governing the management of the Public Service and submissions from individual departments and agencies.

2. Mandate

The principal legislative authorities for the Treasury Board are the Financial Administration Act and the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board is also authorized by the Governor in Council to implement certain provisions of the Official Languages Act as it applies to the Public Service, the Public Service Superannuation Act, the Supplementary Retirement Benefits Act and other superannuation acts. As well, the Board is assigned responsibilities in a number of other acts, usually as part of an approval process.

3. Program Objective

The objective of the Central Administration of the Public Service program is to support the Treasury Board in performing its statutory responsibilities for the management of the government's financial, human and materiel resources.

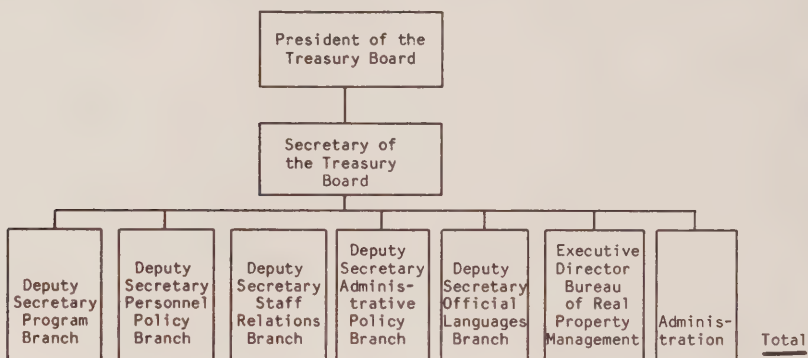
4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Central Administration of the Public Service program is composed of seven activities: Expenditure Management, Personnel Management, Staff Relations, Administrative Policy, Official Languages, Bureau of Real Property Management and Departmental Administration.

Organization Structure: Figure 3 shows the reporting relationships of the seven branches of the Secretariat and their corresponding resources. The Branches and the activity structure have a one-to-one relationship.

The funds shown under Administration include the costs of the Offices of the President and the Secretary, Corporate Services, the Communications Division, direct support services and the Treasury Board Secretariat's share of the administrative services.

Figure 3: 1988-89 Resources by Organization/Activity



Person-Years	158	191	87	72	64	24	153	749
\$000	11,681	18,724	6,327	7,192	5,222	4,228	15,626	69,000

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The Treasury Board, as the general manager and employer of the Public Service, responds to government priorities which reflect social and economic concerns of the country.

2. Initiatives

The initiatives which the Secretariat will pursue during 1988-89 include the following:

ension Reform: Bill C-33 has received first reading. The Secretariat will continue to provide material and advice in support of this Bill.

Official Languages: Bill C-72 has received first reading. The Secretariat will continue to provide material and advice in support of this Bill. Revision of the policy on language training will also be completed.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Increased Ministerial Authority and Accountability: In the February 1986 Budget the government announced the underlying philosophy of Increased Ministerial Authority and Accountability (IMAA). IMAA is designed to improve public service management through further delegation of authority to individual Ministers and their departmental managers, enhanced accountability to the Treasury Board and simplification of processes in the areas of administrative, personnel, official languages and resource allocation policies. This initiative is being implemented on two fronts: first, Memoranda of Understanding are being concluded with departments to introduce the new concept and, second, a comprehensive review of administrative policies and guidelines is being carried out.

Delivery of Government Services: A Bureau was established in 1986 to assist departments in restructuring service delivery for improved cost-effectiveness. The policy allows pilot projects to be established.

To date, five memoranda of understanding to review program activities under the policy have been signed with departments. One pilot project has been completed as far as the development of a most efficient organization study. It indicates potential savings amounting to 22%.

Information Management: The implementation of a new focus on the management of information and information technology is continuing. As part of the comprehensive policy development effort, a strategic information technology planning process and a strategy on EDP network design is being developed.

Real Property Management: A series of government decisions in 1985 and 1986 defined a new organization and policy framework for managing federal lands. The Secretariat has been assigned the task of carrying out some of these reforms and of coordinating the implementation of others. Strategic plans for the development and use of federal lands in several urban areas will be developed in consultation with program departments. A revised accountability framework for property management will be developed and published, and policy directives updated to reflect the organizational and policy changes.

Equal Pay for Work of Equal Value: In order to ensure compliance with equal pay legislation the President invited the Unions, in March 1985, to participate in a joint Union-Management initiative, which they accepted. The committee that was subsequently formed, made recommendations to the President that resulted in the study which is presently under way. Depending upon such factors as the extent of any identified wage disparities, the wage adjustment methodology used and the date of such adjustments, the findings and recommendations of the study, if approved, may have significant implications for personnel management and the government's long-term fiscal plan.

Employment Equity: In June 1986, the President of the Treasury Board announced a series of special measures to increase the representation of women, indigenous people, disabled and visible minorities within the Public Service. Support for these initiatives was originally provided to the end of March 1988. The Treasury Board, as a result of a recent evaluation by the Public Service Commission and recommendations from the Advisory Committees on Employment Equity, has approved adjustments and extended support of the special measures to the end of March 1993. New three-year targets will be set for all four target groups, effective April 1, 1988.

Human Resource Management: Participation in the review of the Safety and Health Regulations issued pursuant to Part IV of the Canada Labour Code is continuing. A major review of the fifty classification standards with the intention of publishing updated versions should be completed in 1988-89. The dental plan, first introduced in March 1987, has been expanded to cover all public service employees, members of the Armed Forces and the RCMP. In addition, work is continuing on a day care policy for the Public Service which involves consultation with the Department of Public Works, other departments and the National Joint

Council and a simplification of the administration of the Foreign Services Directives. With respect to staff relations the goals of fostering good employer-employee relations, a policy of compensation comparability with the private sector, and a need to reach settlements that are both fiscally responsible and contribute to the operational effectiveness of departmental programs, will continue to be pursued.

Cost Recovery: Implementation of the cost recovery policy framework approved in July 1986, continues. Departmental Multi-Year Operational plans now contain plans for generating user-fee revenue. Increases in user-fee revenues have been achieved and further potential is being actively examined. The Secretariat will continue to encourage cost recovery and monitor results. A formal policy circular reflecting the experience of departments and agencies in implementing the policy will be promulgated and a manual on costing is under development.

Program Effectiveness

For the most part, program effectiveness is measured by the adequacy of the approved policies in the areas of personnel management, official languages and the management of materiel and services. These policies are reviewed continuously through formal review and evaluation processes and through consultation, monitoring and liaison with officials of other departments and agencies.

Section II

Analysis by Activity

A. Expenditure Management

Objective

On the basis of the analysis of departmental plans and programs and within the context of the Policy and Expenditure Management System, to recommend to the government the acceptance or modification of specific expenditure proposals, in order to:

- reflect the priorities which the government assigns to the objectives;
- increase the effectiveness of existing and proposed programs;
- increase the efficiency with which the person-year resources, facilities, equipment, materials and supplies are used in the operation of programs; and
- to develop the Estimates for the approval of Parliament.

Resource Summary

Figure 4: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Program Analysis	4,372	63	4,217	64	4,111	63
Expenditure Analysis and Estimates	3,157	42	3,441	44	3,269	41
Crown Corporations	2,758	39	2,817	40	2,627	39
Management	1,394	14	1,305	13	1,107	14
	11,681	158	11,780	161	11,114	157

Description

This activity is the responsibility of the Program Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has four sub-activities.

Program Analysis: analyzes programs and reviews Multi-Year Operational Plans to advise the Treasury Board on the allocation of resources. It also communicates to departments and agencies the policies, directives and decisions of the Treasury Board which affect the use and level of resources.

Expenditure Analysis and Estimates: maintains an up-to-date account of government expenditures, provides technical support in matters of estimates and internal electronic data processing systems, provides instructions to departments on the preparation of Multi-Year Operational Plans and Main Estimates submissions and publishes the Main and Supplementary Estimates.

Crown Corporations: provides a common service to the Treasury Board Secretariat and the Department of Finance by analyzing and advising on the financial requirements and the development of policies and legislation related to Crown corporations and their subsidiaries.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities of the Branch and the MAA Task Force which serves as a coordinating group within the Treasury Board Secretariat for work related to Increased Ministerial Authority and Accountability and acts as the primary liaison with the Office of the Comptroller General and departments and agencies on this subject.

B. Personnel Management

Objective

To develop, communicate and evaluate personnel policies, regulations, standards, systems and terms and conditions of employment to enable managers to manage the human resources required to carry out government programs.

Resource Summary

Figure 5: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
General Personnel Management	4,476	56	4,379	57	4,502	59
Pensions and Special Projects	1,961	21	1,376	22	1,454	18
Classification, Human Resources Information Systems and Pay	7,459	56	5,693	57	5,796	59
Human Resources Planning, Evaluation and Policy Development	2,793	33	2,655	31	2,694	35
Incentive Award Board Secretariat	1,225	16	1,182	16	1,112	16
Management	207	2	203	2	172	2
	603	7	584	7	409	6
	18,724	191	16,072	192	16,139	195

The sub-activity structure has changed as a result of the Incentive Award Board Secretariat and the Employee Services Group being transferred from the Administrative Policy planning element. The amounts for previous years have been adjusted for comparative purposes.

Description

This activity is the responsibility of the Personnel Policy Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has seven sub-activities

General Personnel Management: develops and implements policies and provides advice on matters related to health and safety, benefits, and executive and management compensation, work force adjustment, terms and conditions of employment, conflict of interest and personnel security, employee services, and is responsible for a portion of the Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Pensions and Special Projects: develops, implements and manages Public Service pension policies and programs and special projects when assigned, and is responsible for a portion of the Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Classification, Human Resources Information Systems and Pay: develops and implements policies and provides advice on matters related to systems and standards of classification and the training of classification personnel, implementation of equal pay for work of equal value initiatives, the development of pay administration policies and government-wide personnel information systems to support the Treasury Board and departments in the management of the personnel function.

Human Resources: develops and implements policies, and provides advice, on matters related to employment equity programs, human rights, training programs, and human resources planning.

Planning, Evaluation and Policy Development: manages strategic planning process; conducts evaluations and reviews of personnel policies and programs; coordinates audits of departmental personnel activities; monitors and co-ordinates policy development activities; develops strategies for communicating policies to departments and is responsible for the Temporary Assignments Program.

Incentive Award Board Secretariat: administers the Incentive Award Plan; develops and implements policies on employee recognition vehicles; provides advice and training on matters related to award programs; monitors and reports award activity and encourages public acknowledgement of employee achievements.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities of the Branch.

C. Staff Relations

Objective

To develop and implement policies promoting effective employer-employee relations in the federal public service.

Resource Summary

Figure 6: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Negotiations and						
Adjudication	2,779	39	2,720	40	2,945	36
Policy and Coordination	671	11	679	11	610	11
Information and Analysis	2,450	31	2,453	31	2,591	33
Management	427	6	360	6	266	5
	6,327	87	6,212	88	6,412	85

Description

This activity is the responsibility of the Staff Relations Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has four sub-activities.

Negotiations and Adjudication: negotiates, interprets and administers federal public service collective agreements; develops and implements proposals to improve the collective bargaining process; administers the grievance process at the adjudication level; provides advice to departments on discipline; and undertakes compensation analysis.

Policy and Coordination: develops, implements and maintains effective employer-employee relations policies in the federal public service dealing with the collective bargaining legislative framework, compensation policy, excluded and designated employees, discipline policy, staff relations training, and compensation determination for the Canadian Forces and the RCMP.

Information and Analysis: recommends and maintains information systems; conducts compensation research and related analytical activities; provides information and analytical services on compensation costs and the composition of the Public Service labour force.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities of the Branch.

D. Administrative Policy

Objective

To develop, communicate and evaluate administrative and information policies, regulations, standards and systems in order to ensure probity and prudence in the acquisition and use of materiel and services required to provide effective support to government programs.

Resource Summary

Figure 7: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Information Management	4,185	35	3,578	34	2,932	29
Administrative Management	2,030	29	2,032	30	1,816	28
Delivery of Government Services	736	5	719	5	142	2
Management	241	3	244	3	221	3
	7,192	72	6,573	72	5,111	62

The amounts for previous years have been adjusted for comparative purposes as a result of the Incentive Award Board Secretariat and the Employee Services Group being transferred to the Personnel Management planning element.

Description

This activity is the responsibility of the Administrative Policy Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has four sub-activities.

Information Management: develops and implements all policy on information management, including the assessment for Treasury Board of departmental proposals to exceed policy limitations. This covers the management of information technology, including all aspects of information systems, electronic data processing, telecommunications and office automation. It is also responsible for information management practices, including those relating to access to information and privacy, security, management of government holdings, communications, and federal identity.

Administrative Management: develops and implements all policy in the fields of risk and insurance management, common services, movable asset management, and contracting for services and movable assets. In addition, it assesses for the Treasury Board departmental proposals to exceed policy limitations. It also implements all policy on the management of Crown projects, including the assessment of departmental proposals for large projects from a project management, accountability and policy perspective. It is also responsible for the Branch IMAA process and planning, budgeting and operational infrastructures, as well as for the government-wide review of the policies developed by the Branch.

Delivery of Government Services: develops and implements all policy for the selection of which government services should be delivered by the private sector and those which should be delivered by the government. It also assists departments in selecting pilot projects to test the policy, ensures that the make or buy costing methodology is followed in any competitive analysis or restructuring process.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities of the Branch.

E. Official Languages

Objective

To develop, communicate and evaluate Official Languages policies and programs within the federal public service.

Resource Summary

Figure 8: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Public Sector Operations	457	7	403	6		
Policy	388	6	366	6		
Management Information and Services	1,885	14	1,969	16		
Liaison	185	2	182	2		
Program Assessment	424	4	414	4		
Management	1,883	31	1,754	30		
	5,222	64	5,088	64	4,741	60

As a result of a Branch re-organization, the sub-activity structure for 1988-89 has changed. The 1987-88 forecast amounts have been adjusted for comparative purposes. Actual expenditures for 1986-87 on the basis of the new sub-activity structure were not available.

Description

This activity is the responsibility of the Official Languages Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has six sub-activities.

Public Sector Operations: ensures through monitoring, audit and advice that the Official Languages policies and programs are effectively implemented in departments, agencies and Crown corporations.

Policy: develops, formulates and interprets Official Languages policies and provides Parliamentary support.

Management Information and Services: provides the necessary support for the proper management of the Official Languages program through the provision of information, statistical data and administrative services for the Official Languages Branch.

Liaison: ensures communication between the Official Languages Branch and concerned parties from outside the federal public service and develops the support material required for the understanding of the program.

Program Assessment: evaluates progress towards Government Official Languages objectives.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction, coordination of activities for the Branch and liaison with the provinces and Official Languages communities.

F. Bureau of Real Property Management

Objective

To improve the management of the federal portfolio of real property and the effectiveness of policies governing real property services and occupancy.

Resource Summary

Figure 9: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Portfolio Management	2,536	8	918	10	178	3
Policy and Services	1,072	10	805	9	669	10
Management	620	6	1,210	5	621	4
	4,228	24	2,933	24	1,468	17

Description

This activity is the responsibility of the Bureau of Real Property Management, which is headed by an Executive Director who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has three sub-activities.

Portfolio Management: develops portfolio strategies for federal and real property assets; coordinates real property inventory planning and related approvals; advises on the assignment of custody, the approval of real property capital budgets and projects and on the acquisition and disposal of property and is responsible for the development of policies respecting the maintenance of real property information systems and records.

Policy and Services: coordinates implementation of reform of the property management system of government; develops and assesses managerial, administrative and technical policies related to real property; reviews departmental submissions and advises Treasury Board on real property contracts, leases and land management transactions; analyses and reviews the Multi-Year Operational Plan and other issues related to resource allocation for Public Works Canada.

Management: includes the Executive Director's office, which provides executive direction and coordinates the activities of the Bureau.

G. Departmental Administration

Objective

To provide executive direction for the Secretariat; and information, financial, personnel and administrative services.

Resource Summary

Figure 10: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Administration	15,626	153	15,068	153	14,788	150

Description

This activity includes provision for the offices of the President, the Secretary, Corporate and Public Affairs and the Administration Branch.

Corporate and Public Affairs includes the Corporate Services Unit which provides planning and co-ordination services in support of departmental senior management. Also included is the Communications Division, which provides writing, editing and advisory services for speeches, news releases, publications, public relations and communication strategies produced on behalf of the Secretariat and the Office of the Comptroller General.

The Administration Branch provides the requisite financial, personnel and administrative services jointly to the Treasury Board Secretariat, the Office of Privatization and Regulatory Affairs, the Office of the Comptroller General and the Department of Finance.

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 11: Expenditures by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Personnel			
Salaries and wages	37,273	36,443	34,591
Contributions to employee benefit plans	5,770	5,461	5,444
Other personnel costs	2	2	71
	43,045	41,906	40,106
Goods and services			
Transportation and communi- cations	1,975	1,504	1,149
Information	2,266	1,683	1,842
Professional and special services	12,312	9,167	7,353
Rentals	249	296	242
Purchased repair and upkeep	137	141	72
Utilities, materials and supplies	202	294	142
Administrative services (Finance)	7,924	8,132	8,005
Other subsidies and payments	96	89	185
	25,161	22,306	18,990
Total operating	68,206	63,212	59,096
Capital	476	196	629
Transfer payments	318	318	153
Total expenditures	69,000	63,726	59,878

The 1987-88 forecast amount is equal to the amount reported in Main Estimates.

2. Personnel Requirements

The Central Administration Program's personnel costs of \$43,045,000 account for 63% of the total operating expenditures of the Program. Information on person-years is displayed in Figures 12 and 13.

Figure 12: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Expenditure Management	158	161	157
Personnel Management	191	192	195
Staff Relations	87	88	85
Administrative Policy	72	72	62
Official Languages	64	64	60
Bureau of Real Property Management	24	24	17
Departmental Administration	153	153	150
	749	754	726

Figure 13: Details of Personnel Requirements

	Person-Years			Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
	Authorized		Actual		
	88-89	87-88	86-87		
Management	144	154	128	51,400 - 100,700	73,300
Scientific and Professional	30	32	32	15,600 - 70,800	58,900
Administrative and Foreign Service	361	358	349	14,005 - 68,111	51,700
Technical and Operational	18	14	15	14,009 - 64,044	36,500
Administrative Support	196	196	202	14,042 - 41,166	24,900

Note: The person-year column displays the forecast distribution of the authorized person-years and the 1986-87 actual utilization for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1987. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Net Cost of Program

Figure 14: Net Cost of Program for 1988-89

(thousands of dollars)	Gross 1988-89 Operating Expenditures	Less* Revenue	Add** Other Costs	Estimated Net Program Cost	
				1988-89	1987-88
Central Adminis- tration of the Public Service	69,000	5,000	6,260	70,260	68,704

* Revenue from miscellaneous sources.

** Other costs of \$6,260,000 consist of: (\$000)

- accommodation received without charge from Public Works 5,406
- cheque issue and other accounting services received without charge from Supply and Services 81
- employer's share of employee benefits for insurance premiums and costs paid by the Treasury Board Secretariat 773

**Government Contingencies and
Centrally Financed Programs**

1988-89

Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

- A. Authorities for 1988-89 3-4
- B. Use of 1986-87 Authorities 3-5

Section I

Program Overview

- A. Background
 - 1. Introduction 3-6
 - 2. Mandate 3-6
 - 3. Program Objective 3-6
 - 4. Program Organization for Delivery 3-6
- B. Planning Perspective 3-7
- C. Program Effectiveness 3-7

Section II

Analysis by Activity

- A. Government Contingencies 3-8
- B. Employment Initiatives 3-9

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 -- Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates
<hr/>			
Government Contingencies and Centrally Financed Programs			
5	Government Contingencies	360,000	360,000
10	Employment Initiatives	180,000	186,125
		<hr/>	
Total Program		540,000	546,125

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1988-89 Main Estimates
<hr/>		
Government Contingencies and Centrally Financed Programs		
5	Government Contingencies - Subject to the approval of the Treasury Board, to supplement other votes for payroll and other requirements and to provide for miscellaneous minor and unforeseen expenses not otherwise provided for including awards under the Public Servants Inventions Act and authority to re-use any sums allotted for non-paylist requirements and repaid to this appropriation from other appropriations	360,000,000
10	Employment Initiatives - Subject to the approval of the Treasury Board, to supplement other votes and to provide resources to cover costs in connection with the employment of persons and the summer employment of and summer activities for students	180,000,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates		1987-88 Main Estimates
	Budgetary	Total	
	Operating		
Government contingencies	360,000	360,000	360,000
Employment initiatives	180,000	180,000	186,125
	540,000	540,000	546,125

B. Use of 1986-87 Authorities -- Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Government Contingencies and Centrally Financed Programs				
Government contingencies	350,000,000	152,431,803		
Employment initiatives	205,000,000	....	
Total Program - Budgetary				
	555,000,000	152,431,803	....

The purpose of these votes is to supplement other votes and provide resources for the purposes as stated in the vote wording. Total available for Use represents the balance of funds remaining after transfers to other votes, the amount of which lapses at year-end. The amount of funds transferred is reported by the recipient votes and, as a result, Actual Use above is reported as nil.

Section I Program Overview

A. Background

1. Introduction

The Government Contingencies and Centrally Financed Programs exist to provide a capability to finance items which cannot be foreseen when the Main Estimates are prepared. As well, they fund special employment programs which are co-ordinated through the Treasury Board pending final allocation of funds. These funds are available to supplement all government programs.

The Contingencies Vote provides a temporary funding mechanism whereby departments and agencies can proceed to implement policy and workload requirements that require funding prior to approval of Supplementary Estimates; it also provides a permanent allotment to qualified appropriations for payroll shortfalls related to authorized activity levels. Allotments made from the Contingencies Vote, with the exception of payroll adjustments, are recovered from departments and agencies following the approval of Supplementary Estimates by Parliament. Allotments for payroll shortfalls are not recovered from departments and agencies since they do not represent an enhancement to the level of activity in a Program, and thereby obviate the need for many minor technical Supplementary Estimates to be placed before Parliament.

2. Mandate

The principal legislative authorities are the Financial Administration Act and the Appropriation Act for each fiscal year.

3. Program Objective

The objective of the Government Contingencies and Centrally Financed Programs is to provide funds for unforeseen expenditures which arise after the Main Estimates have been tabled and for centrally managed programs.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The program is divided into two activities which reflect the different purposes for which funding is requested: Government Contingencies and Employment Initiatives.

Organization Structure: The costs of administering this program are included in the Central Administration of the Public Service Program. Decisions to allocate funds from the Contingencies Vote and for special employment purposes are made by the Treasury Board. Implementation of the decisions is the responsibility of the Deputy Secretary, Program Branch.

3. Planning Perspective

Government Contingencies: A major factor in determining the level of funding for government contingencies is the policy and expenditure management system and, in particular, the management of the policy reserves by the Policy Committees and the timing of approvals for new expenditures. Temporary financing, if required, is normally proposed for items which cannot be included in Main Estimates because they lack specific definition at the time of Main Estimates preparation, and cannot be financed from current appropriation authorities.

Employment Initiatives: The level of funding for employment initiatives is determined by Cabinet in conjunction with the government's overall employment strategy.

4. Program Effectiveness

The provision of funds by Parliament for government contingencies to meet miscellaneous minor and unforeseen expenditures contributes to the efficient and orderly conduct of government business. It gives the executive the discretion and flexibility to respond quickly to unforeseen expenditure requirements, while maintaining the principles of parliamentary control and executive accountability.

Section II

Analysis by Activity

A. Government Contingencies

Objective

To provide funding for increased salary costs arising out of negotiated and non-negotiated agreements and other payroll requirements not included in departmental Estimates and for expenditures of a miscellaneous character which cannot be foreseen when Estimates are drawn up.

Resource Summary

Because of the nature of this activity, the expenditures are not incurred directly against this account. All allotments from the Contingencies Vote during the course of the year have, by year end, been either reimbursed through Supplementary Estimates or transferred to supplement other votes for payroll shortfalls. Any balance remaining lapses at the end of the fiscal year.

Description

The level of funding required for Government Contingencies is assessed in relation to the magnitude and complexity of approved government spending, the extent of Parliamentary control over discretionary re-allocation of approved expenditures by the executive, and the level and rate of increase in Public Service salaries.

Since the introduction of the current vote structure in 1970-71, an amount of approximately one per cent of the total of all budgetary votes in Main Estimates has been found to be an adequate level and an amount agreeable to Parliament.

The requirement for contingency financing is expected to remain close to the historical level of one per cent of voted Main Estimates.

**Figure 1: Comparison of Resources to Main Estimates
Budgetary Expenditures**

(millions of dollars)	1988-89	1987-88	1986-87
Budgetary Voted Expenditures	40,878	37,827	37,470
Government Contingencies	360	360	350
% of Budgetary Expenditures	0.88	0.95	0.94

B. Employment Initiatives

Objective

To provide funding for qualifying projects, approved during the fiscal year, which support the government's employment strategy.

Resource Summary

Figure 2: Activity Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Estimates 1987-88	Estimates 1986-87
Student Summer and Youth Employment	180,000	180,000	205,000
Employment Equity	...	6,125	...

Because of the nature of this activity, the expenditures are not incurred directly against this account. During the course of the year all the funds are normally transferred to supplement other votes.

Description

Student Summer and Youth Employment: This activity provides financing for summer student employment programs and other approved labour market development programs.

For performance information concerning Student Summer and Youth Employment refer to Employment and Immigration Canada, Part III, under the Employment and Insurance Program, Human Resource Development Programs.

Employment Equity: This activity provided funding for new departmental programs designed to increase the participation of women and visible minorities in the public service.

Employer Contributions to
Insurance Plans Program

1988-89
Expenditure Plan

Table of Contents

pending Authorities

. Authorities for 1988-89	4-4
. Use of 1986-87 Authorities	4-5

Section I

Program Overview

. Summary of Financial Requirements	4-6
. Review of Financial Performance	4-7
. Background	
1. Introduction	4-8
2. Mandate	4-8
3. Program Objective	4-9
4. Program Organization for Delivery	4-9

Section II

Analysis by Activity

. Public Service Insurance	4-10
. Public Service Pensions	4-13

Section III

Supplementary Information

. Profile of Program Resources	4-15
--------------------------------	------

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 -- Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates
Employer Contributions to Insurance Plans Program			
15	Public Service Insurance	300,422	280,082
(S)	Public Service Pensions	156	207
Total Program		300,578	280,289

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1988-89 Main Estimates
Employer Contributions to Insurance Plans Program		
15	Government's contributions to surgical-medical and other insurance payments, premiums and taxes determined on such bases and paid in respect of such persons and their dependents as Treasury Board prescribes who are described in Finance Vote 124, Appropriation Act No. 6, 1960, Finance Vote 85a, Appropriation Act No. 5, 1963 and Finance Vote 20b, Appropriation Act No. 10, 1964 and Government's contribution to pension plans, death benefit plans, and social security programs, health and other insurance plans for employees engaged locally outside Canada, and to provide for the return to employees of their share of the premium reduction under subsection 64(4) of the Unemployment Insurance Act, 1971	300,422,000

Program by Activities

(Thousands of dollars)		1988-89 Main Estimates				1987-88 Main Estimates
		Budgetary			Total	
		Operating	Transfer payments	Sub-total	Less: Revenues credited to the vote	
Public Service Insurance	321,774	...		321,774	35,559	286,215
Public Service Pensions	14,207	156		14,363	....	14,363
	335,981	156		336,137	35,559	300,578
						280,289

3. Use of 1986-87 Authorities -- Volume II of the Public Accounts

Note (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Employer Contributions to Insurance Plans Program				
5 Public Service insurance	259,229,000	259,229,000	224,309,793	
S) Public Service pensions	310,000	334,418	334,418	
S) Unallocated employer contributions made under the Public Service Superannuation Act and other retirement acts and the Unemployment Insurance Act		8,116,063	8,116,063	
Total Program - Budgetary		259,539,000	267,679,481	232,760,274

Section I Program Overview

A. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change	For Deta See Pag
Public Service Insurance	321,774	303,892	17,882	4-10
Public Service Pensions	14,363	12,994	1,369	4-13
	336,137	316,886	19,251	
Less: Receipts credited to the Vote Receipts from revolving funds	35,559	36,597	(1,038)	
	300,578	280,289	20,289	

Receipts are collected from revolving funds in accordance with Treasury Board policy, which requires revolving funds to include full costs, including all direct, indirect and overhead costs, in their accounts.

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are \$20.5 million or 7.2% higher than the 1987-88 forecast. The increase is due to:

- a reduction of \$0.5 million in estimated costs of provincial health insurance;
- an increase of \$4.7 million for the provincial health payroll taxes;
- an increase of \$19.1 million for the Group Surgical-Medical Insurance Plan and other insurances;
- a reduction of \$5.4 million for the disability insurance plans;
- an increase of \$1.4 million for locally-engaged employee pension and social security coverage; and
- a decrease in receipts of \$1.0 million.

B. Review of Financial Performance

Figure 2: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Public Service Insurance	244,236	279,208	(34,972)
Public Service Pensions	20,005	11,739	8,266
	264,241	290,947	(26,706)
Less: Receipts credited to the Vote Receipts from revolving funds	31,481	31,408	(73)
	232,760	259,539	(26,779)

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately 27 million or 10.3% lower than Main Estimates. This was due to:

- the estimated expenditures for the following plans exceeding the actual expenditures by:
 - \$15.5 million for provincial health insurance;
 - \$8.1 million for the Group Surgical-Medical Insurance Plan;
 - \$5.7 million for the disability insurance plans;
 - \$6.4 million for the life insurance coverage for senior management; and
- the actual expenditures for the following exceeding estimated expenditures by:
 - \$0.7 million for the provincial health payroll taxes;
 - \$0.2 million for pensions and social security plans for locally engaged employees; and
 - \$8.1 million for unallocated employer contributions made under the Public Service Superannuation Act and other retirement acts and the Unemployment Insurance Act.

C. Background

1. Introduction

The Employer Contributions to Insurance Plans Program provides for the payment of the employer's share of costs for the health, income maintenance and other insurance plans applicable to employees for whom the Treasury Board is the designated employer under the Public Service Staff Relations Act or other authorities.

The insurance plans in place provide employees and their families with protection against financial loss in the event of illness, disability or death, at levels generally comparable to the protection provided by other employers in Canada. As well, the program provides funding for periodic non-discretionary payments which the government, as an employer must make in accordance with the terms of the Unemployment Insurance Act and provincial legislation. Contributions are also made towards the costs of pensioners for provincial and supplementary health insurance coverage.

The program also provides for the payment of the employer costs of pension and social security plans to which employees of the Government of Canada, locally engaged abroad, are subject, as well as statutory payments under the Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts.

Benefit plans for the Public Service, which have evolved over the years, have been implemented to maintain the government's competitive position in the labour market. Some plans have been introduced by the government as a result of negotiations and agreements with labour unions. For example, as a result of consultations in the National Joint Council, and through the collective bargaining process, dental care coverage was introduced for public service employees in 1987-88. Other plans have been introduced to satisfy the obligations imposed by Canadian laws or to comply with local law and practice in the case of employees engaged in foreign countries. Changes to costs associated with these plans result primarily from actuarial adjustments required to maintain existing benefits, changes to insured populations, increases in salaries, revisions to benefits and, in the case of benefits for people employed by the Canadian Government in foreign countries, changes in the international monetary exchange rates.

2. Mandate

The principal authorities under which the Treasury Board administers this program are the Financial Administration Act and the Appropriation Act of each fiscal year.

3. Program Objective

The objective of the Employer Contributions to Insurance Plans Program is to provide for contributions by the government as employer in respect of employee insurance and benefit plans and programs and for payments made under certain residual pension plans.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The program consists of two activities which reflect the different purposes for which expenditures are authorized: Public Service Insurance and Public Service Pensions. The Pensions activity encompasses only certain specific, centrally-funded plans, because contributions to benefit plans, such as those payable under the Public Service Superannuation Act, are disclosed within individual programs of all government departments.

Organization Structure: The costs of administering this program are included in the Central Administration of the Public Service Program. The administration of the Employer Contributions to Insurance Plans Program is the shared responsibility of the Assistant Secretary, General Personnel Management, and the Assistant Secretary, Pensions and Special Projects, both of whom report to the Deputy Secretary, Personnel Policy Branch.

Section II

Analysis by Activity

A. Public Service Insurance

Objective

To provide for the payment of the employer's share of health, income maintenance and life insurance premiums, for payments to or in respect of provincial health insurance plans, provincial payroll taxes and the employee's share of the unemployment insurance premium reduction.

Resource Summary

The Public Service Insurance Activity accounts for 95 per cent of the 1988-89 Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Figure 3: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Surgical-Medical and other insurances	225,835	212,357	154,672
Payments to employees of their share of Unemployment Insurance premium reduction	9,779	9,765	10,033
Health and other insurance plans for employees engaged locally (outside Canada)	1,168	1,523	952
Provincial health payroll taxes	84,992	80,247	78,579
	321,774	303,892	244,236
Less: Receipts credited to the Vote			
Receipts from revolving funds*	35,559	36,597	31,481
	286,215	267,295	212,755

*See page 4-6

Description

Surgical-Medical and Other Insurances: Parliament authorizes the government to share the premiums payable by employees for coverage under the Disability Insurance Plan, the Public Service Management Insurance Plan, the Service Income Security Insurance Plan and the RCMP Group Long-Term Disability Insurance Plan, and the Public Service Dental Care Plan. The government is also authorized to share the cost with employees and pensioners of premiums for coverage under the Group Surgical-Medical Insurance Plan, and the cost of their provincial health insurance by paying part of the cost of premiums where applicable, or by making cash payments to employees where no premiums are levied.

The benefits package provided by the government to its employees is designed to be comparable with those provided by other employers, in order to attract and retain employees with the requisite skills. Expenditures are determined within the confines of regulations and directives which are established by the Treasury Board. To illustrate how expenditures increase, surgical-medical insurance premiums are adjusted actuarially to ensure that premiums remain adequate to finance the benefits, which are directly dependent upon medical and hospital care costs. Long-term disability premiums are based on employees' insured salaries and, therefore, increase in accordance with salary increases. Thus, levels of expenditure regularly increase simply to maintain a specified level of benefits. Introduction of new benefits to maintain a competitive package would also increase expenditures.

The estimated expenditure for this item is an amalgamation of the estimates for a number of different plans and for different populations (Public Service employees, members of the Canadian Armed Forces and RCMP, pensioners, etc.). The estimates for each plan are, in turn, based on various factors, depending on the particular characteristics of the plan. Those factors include the number of persons insured under the plan and the estimated annual turnover rate, the levels of premium or contribution rates, anticipated changes to those rates, and expected increases in insured salary levels where plan costs are salary related.

Payments to Employees of their Share of Unemployment Insurance Premium Reduction: The Unemployment Insurance Act provides for a reduced employer premium for employers who maintain certain levels of income for employees who are absent from work because of illness, on the condition that at least five-twelfths of the reduction is passed on to employees in a manner acceptable to the Unemployment Insurance Commission. The government qualifies because of its sick leave policies.

The estimated expenditure for this item is based on the anticipated amount of the premium reduction to be granted to the government, as employer, for the relevant years and on the number of employees and the level of their Unemployment Insurance premiums.

The costs are estimated on employee populations of approximately 233,000 in the Public Service and 102,000 in the Canadian Armed Forces and RCMP and 208,200 pensioners.

Health and Other Insurance Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): Health plans are in effect for local people employed at diplomatic missions in some 42 countries. Premiums may be cost-shared with employees or fully paid by the government, depending on local practice. In addition a cost-shared Group Life Insurance Plan is in effect for employees locally-engaged in the United States.

Expenditures for this element are determined by the number of insurance plans in force, the number of insured employees, the level of benefits provided, and the extent to which the government contributes towards the plan costs. The costs are estimated on employee populations of approximately 450 in the United States and 1,300 in other countries.

Provincial Health Payroll Taxes: Under provincial legislation, Quebec and Manitoba impose payroll taxes on employers at a set percentage of the gross salaries paid in respect of all employees reporting for work at an establishment in those provinces. The government has agreed to pay the taxes on behalf of its employees, including members of the Canadian Forces and the Royal Canadian Mounted Police.

Four factors determine the expenditures for this purpose: the existence or introduction of provincial legislation imposing payroll taxes on employers; the level of the provincial tax; the government's agreeing to pay the tax; and the number of federal employees in the province and their salary levels. The Quebec Health Insurance Act imposes a 3.2 per cent tax. The Manitoba Health and Post-Secondary Education Levy Act imposes a 1.5 per cent tax.

Figure 4 shows historical and forecast expenditures for Public Service Insurance.

Figure 4: Public Service Insurance Expenditures

(thousands of dollars)		U.I. Premium Reduction	Locally- Engaged Premiums	Payroll Taxes
	Insurances			
1979-80	105,055	7,526	225	21,289
1980-81	123,336	7,087	607	23,943
1981-82	123,840	8,036	395	52,797
1982-83	124,301	7,342	474	47,379
1983-84	141,879	7,825	487	64,643
1984-85	141,964	8,626	1,038	69,886
1985-86	154,638	9,238	1,086	68,701
1986-87	154,672	10,033	952	78,579
1987-88 (forecast)	212,357	9,765	1,523	80,247
1988-89 (forecast)	225,835	9,779	1,168	84,992

B. Public Service Pensions

Objective

To provide for payments under earlier superannuation and retirement acts, under the Public Service Pension Adjustment Act of 1959 and for employer costs of pension and social security plans to which employees engaged locally outside Canada are subject.

Resource Summary

The Public Service Pensions Activity accounts for 5 per cent of the 1988-89 Employer Contributions to Insurance Plans Program

Figure 5: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Contributions to employee benefit plans*	....	....	8,116
Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts	156	207	335
Locally-Engaged (outside Canada) Pension Plans	7,407	6,787	6,128
Social Security Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	6,800	6,000	5,426
	14,363	12,994	20,005

see page 4.7 the seventh item listed under the heading, Explanation of change, for further details.

Description

Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts: This item provides for statutory increases in the pensions granted to certain public servants, members of the Canadian Armed Forces and the Royal Canadian Mounted Police who retired prior to 1953 and for the payment of pensions pursuant to earlier retirement acts.

Expenditures under the Pension Adjustment Act are determined by adjustment factors specified in the act and by the size of the population to which the act applies. Adjusted pension payments recognize the reduction in real pension income brought about by inflation. Expenditures are decreasing in line with the reduction in the number of beneficiaries, now approximately 1,382.

Expenditures under earlier retirement acts are for pensions provided under those acts. There is now only one pensioner receiving benefits.

Locally-Engaged (outside Canada) Pension Plans: This item provides for employer contributions to a variety of pension schemes. The terms and conditions of contribution and levels of benefits vary from country to country. In some instances plans are fully integrated with existing national schemes; in others, they may provide a benefit to employees who are not otherwise covered by any plan.

This expenditure provides for Canada's participation, on behalf of locally-engaged employees, in worldwide or private pension plans and contributes to the maintenance of comparable employment standards, as well as meeting requirements of local practice and law. Amounts are specified in the individual country plans and can fluctuate from year to year with changes in the number of retirees, benefits chosen on retirement and other factors. Cost increases result from salary increases, annual pension escalation, population changes and plan improvements. These plans provide pension coverage to over 5,500 employees in 52 countries, as well as payment of pensions to former employees.

Social Security Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): This item provides for the cost of employer contributions to national social security plans which provide locally-engaged employees with benefits such as pensions, sickness and maternity payments, unemployment insurance, worker's compensation and family allowances.

These expenditures enable the government to provide comparable benefits and to comply with the legislative requirements of 50 countries where Canada employs locally-engaged persons. Costs vary with salary increases and changes in contribution rates and ceilings under national social security plans. The cost is determined by the provisions of each country's social security laws, so that Canada's expenditures are largely non-discretionary. The various plans provide coverage to over 3,500 employees.

Figure 6 shows historical and forecast expenditures for Public Service Pensions.

Figure 6: Public Service Pension Expenditures

(thousands of dollars)	Pension Adjustment and earlier retirement acts	Locally-Engaged Pension Plans	Locally-Engaged Social Security
1979-80	713	1,275	2,383
1980-81	660	2,042	2,583
1981-82	564	2,458	2,409
1982-83	522	2,120	3,989
1983-84	466	2,829	3,431
1984-85	415	2,512	3,284
1985-86	372	5,547	4,181
1986-87	335	6,128	5,426
1987-88 (forecast)	207	6,787	6,000
1988-89 (forecast)	156	7,407	6,800

Section III Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

The Estimates for the Employer Contributions to Insurance Plans Program include those expenditures expected to be charged to the Program's voted and statutory appropriations.

In addition to these program costs, other statutory pension and insurance costs, such as the Public Service Superannuation Act, have been decentralized and are displayed throughout Part II of the Main Estimates under the description "Contributions to Employee Benefit Plans" for each program with salaries and wages expenditures. The program and decentralized statutory costs are shown here (Figure 7) to provide a better understanding of the overall costs of employee benefits.

Figure 7: Cost of Employee Benefits

(millions of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Program Costs			
Surgical-Medical and other Insurances	225.8	212.4	154.7
Contributions to Employees of their share of Unemployment Insurance Premium Reductions	9.8	9.8	10.0
Health and other Insurance Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	1.1	1.5	1.0
Provincial Health Payroll Taxes	85.0	80.2	78.6
Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts	.2	.2	.3
Locally-Engaged (outside Canada) Pension Plans	7.4	6.8	6.1
Special Security Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	6.8	6.0	5.4
	336.1	316.9	256.1
Decentralized Costs			
Public Service Superannuation	441.0	416.0	398.0
Supplementary Retirement Benefits	618.0	580.0	553.7
Canada and Quebec Pension Plans	121.0	103.0	104.8
Health Benefits	8.0	8.0	7.1
Unemployment Insurance	220.0	211.0	185.2
	1,744.1	1,634.9	1,504.9

Other special statutory costs such as for Members of Parliament, the Canadian Armed Forces and the RCMP are included within the applicable department or agency.

Temporary Assignments Program

1988-89

Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A.	Authorities for 1988-89	5-4
B.	Use of 1986-87 Authorities	5-5

Section I

Program Overview

A.	Summary of Financial Requirements	5-6
B.	Review of Financial Performance	5-7
C.	Background	
1.	Introduction	5-8
2.	Mandate	5-8
3.	Program Objective	5-8
4.	Program Organization for Delivery	5-8
D.	Planning Perspective	5-8

Section II

Supplementary Information

A.	Personnel Requirements	5-10
B.	Net Cost of Program	5-10

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 -- Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates
Temporary Assignments Program			
20	Program expenditures	366	353
(S)	Contributions to employee benefit plans	447	443
Total Program		843	796

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1988-89 Main Estimate
Temporary Assignments Program		
20	Temporary Assignments - Program expenditures and authority to spend revenue received during the year	366,000

Program by Activities

(thousands of dollars) 1988-89 Main Estimates					
	Authorized person- years	Budgetary		Total	1987-88 Main Estimates
		Operating	Less: Revenues credited to the vote		
Assignments	41	3,612	2,769	843	796
1987-88 Authorized person-years	41				

B. Use of 1986-87 Authorities -- Volume II of the Public Accounts

Note (dollars)			
	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Temporary Assignments Program			
0 Program expenditures	346,000	477,000	476,494
S) Contributions to employee benefit plans	403,000	447,000	447,000
Total Program - Budgetary	749,000	924,000	923,494

Section 1
Program Overview

A. Summary of Financial Requirements**Figure 1: Financial Requirements by Object**

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Personnel			
Salaries and wages	3,077	2,951	2,561
Contributions to employee benefit plans	477	443	447
Goods and services			
Transportation and communications	21	21	3
Professional and special services	37	37	12
Total operating	3,612	3,452	3,023
Less: Receipts and revenue credited to the vote	2,769	2,656	2,100
Net expenditures	843	796	923
Authorized person-years	41	41	35

The Temporary Assignments Program operates on a partial cost-recovery basis whereby the costs of assignments are recovered from the host departments. The recoveries amount to approximately 88-90 per cent of appropriated costs. The unrecovered balance results mainly from language and management training costs, leave, and time between assignments not charged to departments.

B. Review of Financial Performance

Figure 2: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Assignments	3,023	3,338	(315)
Less: Revenue credited to the Vote	2,100	2,589	(489)
	923	749	174
Person-Years	35	41	(6)

Explanation of Change: Actual financial requirements were \$174 thousand more than the Main Estimates. This was due to:

- | | |
|--|---------|
| | (\$000) |
| • an increase in contributions to employee benefit plans; and | 44 |
| • a net decrease in revenue and salaries and wages as a result of a fewer number of officers available for assignment. | 130 |

C. Background

1. Introduction

The Temporary Assignments Program provides a means to meet temporary requirements of departments and agencies at senior management and executive levels. Personnel are assigned to tasks or projects in departments on request, eliminating the need to establish new positions and avoiding delays associated with the staffing process. Assignments often involve major policy and program revisions in light of changing economic or social conditions and improvements in the management of human and financial resources.

2. Mandate

The Temporary Assignments Program (TAP) was established as a separate Program, as approved by the Treasury Board under the authority of the Financial Administration Act, in the 1976-77 Main Estimates. Prior to that time, it was operated as a pilot project, which began in 1974, under the Central Administration of the Public Service Program. In July, 1987 Treasury Board approved an expanded mandate for TAP to provide services to all federal Crown corporations.

3. Program Objective

The objective of the Temporary Assignments Program is to provide executives and senior officers to carry out high priority temporary assignments in response to departmental, agency and Crown corporation requests.

4. Program Organization for Delivery

The TAP is a single activity program. The administration of the Program is the responsibility of the Assistant Secretary, Planning, Evaluation and Policy Development Division, who reports to the Deputy Secretary, Personnel Policy Branch.

D. Planning Perspective

Description

The number and quality of requests from departments remain high with about one in three requests for assistance being met.

Since its inception in 1974, the TAP members have completed a total of 480 assignments in 54 departments and agencies. In 1986-87, TAP management considered over 70 new requests for assistance. The number of officers available permitted 41 new assignments to be undertaken. As well 26 requests for extensions to existing assignments were approved. With the current level of resources it is expected that a similar number of assignments will be undertaken in 1988-89.

Assignments completed and under way by policy field at year end are shown in Figure 3.:

Figure 3: TAP Assignments by Policy Field

	Forecast 1987-88	1986-87	1985-86
Economic Development	10	9	6
Social Affairs	2	7	5
Justice and Legal	4	1	4
External Affairs	2	3	8
Services to Government	13	11	17
Defence	1	-	-
Total	32	31	40

Section II
Supplementary Information

A. Personnel Requirements

Figure 4: Details of Personnel Requirements

	Person-Years			Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
	Authorized		Actual		
	88-89	87-88	86-87		
Management	39	39	33	51,400 - 100,700	77,100
Other	2	2	2	14,210 - 63,264	32,500

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years and the 1986-87 actual utilization for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1987. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Net Cost of Program

Figure 5: Net Cost of Program for 1988-89

(thousands of dollars)	1988-89 Operating Expenditures	Less Revenue	Add* Other Costs	Estimated Net Program Cost	
				1988-89	1987-88
Temporary Assignments	3,612	2,769	42	885	834

*Services provided without charge by other departments



Tableau 5: Coût net du Programme pour 1988-1989

(en milliers de dollars)	Dépenses de fonction- nement pour 1988-1989	Moins recettes	Plus* autres coûts	Coût estimatif net du Programme	
				1988-1989	1987-1988
Affectations temporaires	3 612	2 769	42	885	834

*Services offerts sans frais par les autres ministères

A. Besoins en personnel

Tableau 4: Détail des besoins en personnel

Provision pour le traitement annuel moyen 1988-1989	Années-personnes			Echelle des traitements actuelle	
	Autorisées		Réel	1986-1987	
	1988-1989	1987-1988	1986-1987		
Gestion	39	39	33	51 400 - 100 700	77 100
Autres	2	2	2	14 210 - 63 264	32 500

Nota: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées ainsi que l'usage réel pour 1986-1987 pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle des traitements de chacun des groupes professionnels en date du 1er octobre 1987. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Depuis l'instauration du PAT en 1974, il y a eu 480 affectations dans 54 ministères et organismes. En 1986-1987, le PAT a reçu 70 demandes d'aide. Le nombre d'agents disponibles n'a permis que 41 nouvelles affectations. En outre, 36 demandes de prolongation d'affectations au cours ont été approuvées. Compte tenu du niveau actuel des ressources, on prévoit le même nombre d'affectations en 1988-1989.

Voici quelles étaient les affectations complètes et en cours, par domaine de politique, à la fin de l'année:

Tableau 3: Affectations par domaine de politique en vertu du PAT

	Prévu 1987-1988	1986-1987	1985-1986
Développement économique	10	9	6
Affaires sociales	2	7	5
Justice et questions juridiques	4	1	4
Affaires extérieures	2	3	8
Services au gouvernement	13	11	17
Défense	1	-	-
Total	32	31	40

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme d'affectations temporaires fournit les moyens de répondre aux besoins temporaires des ministères et organismes aux niveaux de la haute gestion et des cadres. Sur demande, le personnel est affecté à des tâches ou à des projets dans les ministères, ce qui supprime la nécessité d'établir de nouveaux postes et évite les retards causés par le processus de dotation. Les affectations comportent souvent des révisions majeures de politiques et de programmes, compte tenu de l'évolution de la situation économique et sociale et des améliorations apportées à la gestion des ressources humaines et financières.

2. Mandat

Le Programme d'affectations temporaires (PÂT) a été établi en tant que programme distinct (approuvé par le Conseil du Trésor en vertu de la Loi sur l'administration financière) dans le Budget des dépenses principal de 1976-1977. Depuis 1974, il fonctionnait comme projet pilote, en vertu du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique. En juillet 1987, le Conseil du Trésor a approuvé l'élargissement du mandat du PÂT de manière à ce que toutes les sociétés d'Etat fédérales puissent jouir des services qu'offre ce programme.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme d'affectations temporaires est de fournir des cadres et des hauts fonctionnaires pour accomplir provisoirement des tâches hautement prioritaires, en réponse à des demandes de ministères, d'organismes et de sociétés d'Etat.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Le PÂT qui compte une seule activité relève du secrétaire adjoint de la Division de la planification, de l'évaluation et de l'élaboration de politiques de la Direction de la politique du personnel, qui se rapporte au sous-secrétaire de la Direction de la politique du personnel.

D. Perspective de planification

Description

Le nombre et la qualité des demandes émanant des ministères demeurent élevés, environ un tiers de ces demandes d'aide sont acceptées.

Tableau 2 : Résultats financiers en 1986-1987

1986-1987			
(en milliers de dollars)			
Affectations	Réel	Budget principal	Difference
Moins : Recettes à valoir sur le crédit	3 023	3 338	(315)
	2 100	2 589	(489)
	923	749	174
Années-personnes	35	41	(6)

Explication de la différence: L'augmentation de 174 000 \$ des dépenses réelles par rapport au Budget des dépenses principal est due à:

(en milliers de dollars)

- une augmentation des contributions versées aux régimes d'avantages sociaux des employés; 44
- et

- une diminution des recettes et des traitements et salaires par suite du nombre moins élevé d'agents pouvant faire l'objet d'une affectation. 130

Section I
Aperçu du Programme

A. Sommaire des besoins financiers
Tableau 1 : Dépenses par article

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu	Réel
		1988-1989		1987-1988	1986-1987
Personnel	Traitements et salaires	3 077	2 951		2 561
	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	477	443		447
	Biens et services				
	Transports et communications	21	21		3
	Services professionnels et spéciaux	37	37		12
Total des dépenses de fonctionnement		3 612	3 452		3 023
Moins: Recettes à valoir sur le crédit		2 769	2 656		2 100
Dépenses nettes		843	796		923
Années-personnes autorisées		41	41		35

Le Programme d'affectations temporaires fonctionne d'après le principe de la récupération partielle des coûts, selon lequel les coûts des affectations sont récupérés des ministères d'accueil. Les sommes récupérées représentent environ 88 à 90 % des coûts. Le solde non récupéré découle principalement des frais de formation linguistique et de formation en gestion, des congés et des temps morts entre les affectations qui ne sont pas imputés aux ministères.

Programme par activité

(en milliers de dollars)		Budget principal 1988-1989		Budget principal 1987-1988	
Années - personnes autorisées	Fonction - Moins : Recettes à valoir sur le crédit	Budgetaire		Total	
		personnes autorisées	nement	Moins : Recettes	à valoir sur le crédit
41		3 612	2 769	843	796

Affectations

Années-personnes autorisées en 1987-1988 41

B. Emploi des autorisations en 1986-1987 -- Volume II des Comptes publics

Crédits (dollars)		Budget principal disponible		Emploi réel	
Programme d'affectations	temporaires	Budget		Total	
		20	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	Temporaire	Emploi réel

Programme d'affectations	temporaires	20	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	Temporaire	Emploi réel
476 494	346 000	477 000	447 000	447 000	447 000

Total du Programme - Budgetaire

749 000	924 000	923 494
---------	---------	---------

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989 -- Partie II du Budget des dépenses
 Besoins financiers par autorisation

Credits (en milliers de dollars)		Budget principal	1988-1989	Budget principal	1987-1988
----------------------------------	--	------------------	-----------	------------------	-----------

Programme d'affectations temporaires

20	Dépenses du Programme	366	353
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	477	443

Total du Programme

843	796
-----	-----

Credit - Libellé et sommes demandées

Credits (dollars)		Budget principal	1988-1989
-------------------	--	------------------	-----------

Programme d'affectations temporaires

20	Affectations temporaires - Dépenses du Programme et autorisation de dépenser les recettes de l'année	366 000
----	--	---------

Autorisations de dépenser

A.	Autorisations pour 1988-1989	5-4
B.	Emploi des autorisations en 1986-1987	5-5

Section I

Aperçu du Programme

A.	Sommaire des besoins financiers	5-6
B.	Examen des résultats financiers	5-7
C.	Données de base	5-8

1.	Introduction	5-8
2.	Mandat	5-8
3.	Objectif du Programme	5-8
4.	Organisation du Programme en vue de son exécution	5-8
D.	Perspective de planification	5-8

Section II

Renseignements supplémentaires

A.	Besoins en personnel	5-10
B.	Coût net du Programme	5-11

Programme d'affectations
temporaires
Plan de dépenses 1988-1989

Section III

Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

Le Budget des dépenses pour le Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance comprend les dépenses budgétaires dont on prévoit l'imputation aux crédits du Programme approuvés et prévus par une loi.

En plus des coûts de ce Programme, d'autres coûts relatifs aux pensions et aux assurances prévus par une loi, telle que la Loi sur la pension de la Fonction publique, ont été décentralisés et sont présentés dans la Partie II du Budget des dépenses principal sous le titre «Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés» pour chaque programme, ainsi que les dépenses touchant les traitements et les salaires. Les coûts du Programme et les coûts décentralisés prévus par une loi sont présentés au tableau 7 afin de faciliter la compréhension du coût global des avantages sociaux des employés.

Tableau 7: Coûts des avantages sociaux des employés

(en millions de dollars)		
Budget des dépenses	Prévu	Réel
1988-1989	1987-1988	1986-1987

Coûts du Programme		
Régimes d'assurance chirurgicale-médicale et autres	225,8	212,4
Paiement aux employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage	9,8	9,8
Régimes d'assurance-maladie et autres régimes d'assurance pour les employés recrutés sur place (à l'étranger)	1,1	1,5
Impôts provinciaux sur la masse salariale	85,0	80,2
Loi sur la mise au point des pensions du service public et anciennes loïs sur la retraite	2	2
Régimes de pensions des employés recrutés sur place (à l'étranger)	7,4	6,8
Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place (à l'étranger)	6,8	6,1
	6,8	5,4

Coûts décentralisés		
Pension de retraite de la fonction publique	441,0	416,0
Prestations de retraite supplémentaires	618,0	580,0
Régime de pensions du Canada et Régime des rentes du Québec	121,0	103,0
Prestations de décès	8,0	8,0
Assurance-chômage	220,0	211,0
	1 744,1	1 634,9
		1 504,9

Les autres coûts des pensions spéciales prévues par une loi, telles que celles des membres du Parlement, des Forces armées canadiennes et de la GRC, figurent dans le budget du ministère ou de l'organisme en cause.

Le tableau 6 présente les dépenses rétrospectives et prévues pour les pensions de la fonction publique.

Tableau 6: Dépenses pour les pensions de la fonction publique

(en milliers de dollars) Loi sur la mise au point des pensions du service public et anciennes lois sur la retraite				Régimes de pensions des employés recrutés sur place		Sécurité sociale des employés recrutés sur place	
1979-1980	713	1 275	2 383				
1980-1981	660	2 042	2 583				
1981-1982	564	2 458	2 409				
1982-1983	522	2 120	3 989				
1983-1984	466	2 829	3 431				
1984-1985	415	2 512	3 284				
1985-1986	372	5 547	4 181				
1986-1987	335	6 128	5 426				
1987-1988	207	6 787	6 000				
1988-1989 (prévu)	156	7 407	6 800				

Les dépenses autorisées en vertu de la Loi sur la mise au point de pensions du service public sont déterminées par les facteurs de rajuste ment précisés dans la loi et par le nombre de personnes visées par cet loi. Les paiements de pension rajustés tiennent compte de la réduction du revenu réel des pensions découlant de l'inflation. Les dépenses diminuent proportionnellement à la réduction du nombre de bénéficiaires qui s'élève actuellement à 1 382 personnes.

Les dépenses découlant des anciennes lois sur la retraite concernent les pensions qui doivent être payées en vertu de ces lois. Il n'y a actuellement qu'un retraité qui reçoit des prestations.

Régimes de pensions des employés recrutés sur place à l'étranger: Cet élément permet de payer les contributions de l'employeur à de multiples régimes de pensions. Les modalités des contributions et les niveaux des prestations varient d'un pays à l'autre. Dans certains cas, les régimes sont pleinement intégrés aux régimes nationaux existants; dans d'autres cas ils peuvent assurer des prestations aux employés qui ne sont par ailleurs couverts par aucun régime.

Cet élément permet au Canada de participer aux régimes de pensions internationaux ou privés pour le compte des employés recrutés sur place et contribue à maintenir des normes d'emploi comparables; il permet en outre de respecter l'usage et les exigences législatives du pays. Les montants payés sont stipulés dans les régimes particuliers de chaque pays et peuvent fluctuer d'une année à l'autre selon les variations du nombre de retraités, les prestations choisies au moment de la retraite et d'autres facteurs. Les augmentations des coûts découlent des augmentations salariales, du relèvement annuel des pensions, de l'évolution de l'effectif et des améliorations apportées aux régimes. Ces régimes protègent plus de 5 500 employés dans 52 pays, en plus d'assurer le paiement de pensions aux anciens employés.

Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place à l'étranger:

Cet élément permet de payer le coût des contributions de l'employeur aux régimes de sécurité sociale nationaux qui assurent des prestations aux employés recrutés sur place, telles que les pensions, les prestations de maladie, de maternité et d'assurance-chômage, les indemnités pour les accidents de travail et les allocations familiales.

Ces dépenses permettent au gouvernement de fournir des prestations comparables et de se conformer aux exigences législatives de quelque 50 pays où le Canada emploie des ressortissants locaux. Les coûts varient en fonction des augmentations de salaires, de l'évolution des taux des contributions et des plafonds des régimes nationaux de sécurité sociale. Ces coûts sont établis par les dispositions des lois sur la sécurité sociale de chaque pays et, de ce fait, les dépenses du Canada à ce chapitre échappent dans une large mesure à son contrôle. Les différents régimes assurent la protection de plus de 3 500 employés.

3. Pensions de la fonction publique

Objectif

Permettre les paiements au titre des anciennes lois sur la pension et la retraite, en vertu de la Loi sur la mise au point des pensions du service public de 1959 et le paiement de la quote-part de l'employeur du coût des régimes de pensions et de sécurité sociale auxquels sont assujettis les employés recrutés sur place, à l'étranger.

État financier récapitulatif des ressources

L'activité «Pensions de la fonction publique» représente 5 % des dépenses du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance pour 1988-1989.

Tableau 5: Dépenses de l'activité

(en milliers de dollars)				Budget des dépenses	
				Prévu	Réel
				1987-1988	1986-1987
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés*				....	8 116
Loi sur la mise au point des pensions du service public et anciennes lois concernant la retraite				156	335
Régimes de pensions des employés engagés sur place (hors du Canada)				7 407	6 128
Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place (hors du Canada)				6 800	5 426
				12 994	20 005
				14 363	

* Voir page 4-8 le septième élément figurant sous la rubrique «Explication de la différence».

Description

Loi sur la mise au point des pensions du service public et anciennes lois concernant la retraite: Cet élément permet les augmentations prévues par la loi dans le cas des pensions accordées à certains fonctionnaires et membres des Forces armées canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada qui ont pris leur retraite avant 1953; il permet aussi le paiement des pensions en vertu des anciennes lois sur la retraite.

(Pensions de la fonction publique) 4-15

(en milliers de dollars)				
Réduction des primes employés	Primes des recrutés sur place	Assurances d'assurance- chômage	Impôt sur la masse salariale	
1979-1980	105 055	7 526	225	21 289
1980-1981	123 336	7 087	607	23 943
1981-1982	123 840	8 036	395	52 797
1982-1983	124 301	7 342	474	47 379
1983-1984	141 879	7 825	487	64 643
1984-1985	141 964	8 626	1 038	69 886
1985-1986	154 638	9 238	1 086	68 701
1986-1987	154 672	10 033	952	78 579
1987-1988 (prévu)	212 357	9 765	1 523	80 247
1988-1989 (prévu)	225 835	9 779	1 168	84 992

Tableau 4 : Dépenses relatives aux régimes d'assurance de la fonction publique

Le tableau 4 présente les dépenses historiques et prévues pour les régimes d'assurance de la fonction publique.

Les prévisions pour ce poste sont fondées sur le montant prévu de la réduction des primes qui sera accordée au gouvernement, en tant qu'employeur, pour les années en cause ainsi que sur le nombre d'employés et le niveau de leurs primes d'assurance-chômage.

Les coûts sont établis selon un effectif d'environ 233 000 fonctionnaires, 102 200 membres des Forces armées canadiennes et de la RRC, et 208 200 pensionnés.

Régimes d'assurance-maladie et autres régimes d'assurance pour les employés recrutés sur place à l'étranger: Des régimes d'assurance-maladie protègent les ressortissants locaux employés dans les missions diplomatiques de quelque 42 pays. Le coût des primes peut être partagé avec les employés ou être payé en totalité par le gouvernement, selon l'usage local. En outre, un régime collectif d'assurance-vie à coûts partagés est offert aux employés recrutés sur place aux États-Unis.

Les dépenses relatives à cet élément sont fonction du nombre de régimes d'assurance en vigueur, du nombre d'employés assurés, du niveau des prestations fournies et de la mesure dans laquelle le gouvernement verse des contributions à l'égard du coût du régime. Les coûts sont calculés selon un effectif approximatif de 450 employés aux États-Unis et de 1 300 employés dans les autres pays.

Impôts provinciaux sur la masse salariale: En vertu des lois provinciales, le Québec et le Manitoba perçoivent un impôt équivalant à un certain pourcentage des salaires bruts payés par les employeurs à l'égard de tous les employés qui se présentent au travail à un établissement situé dans ces provinces. Le gouvernement a accepté de payer ces impôts pour le compte de ses employés, y compris les membres des Forces armées canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada. Les dépenses faites à cette fin dépendent de quatre facteurs: l'existence ou l'adoption d'une loi provinciale levant des impôts sur la masse salariale des employés; le niveau de l'impôt provincial; l'acceptation, par le gouvernement, de payer cet impôt; et le nombre d'employés fédéraux dans la province ainsi que le niveau de leur traitement. La Loi sur l'assurance-maladie du Québec établit un impôt de 3,2 %; la Loi sur les prélèvements pour la santé et l'enseignement postsecondaire du Manitoba établit un impôt de 1,5 %.

Assurances chirurgicale-médicale et autres assurances: Le Parlement autorise le gouvernement à partager le coût des primes que doivent payer les employés pour être assurés en vertu du régime d'assurance-invalidité du régime d'assurance pour les cadres de gestion de la fonction publique, du régime d'assurance-revenu militaire, du régime collectif d'assurance-invalidité de longue durée de la GRC, et du régime de soins dentaires de la fonction publique. Le gouvernement est aussi autorisé à partager le coût pour les employés et les pensionnés des primes qu'ils doivent payer pour être assurés en vertu du Régime d'assurance collective chirurgicale-médicale et de leur régime d'assurance-maladie provinciale en payant, le cas échéant, une partie du coût des primes ou en faisant des versements en argent aux employés pour lesquels de telles primes n'ont pas été perçues.

Les régimes de prestations que l'Etat offre à ses employés tendent à correspondre à ceux fournis pas les autres employeurs afin d'attirer et de retenir les employés qui possèdent les compétences requises. Les dépenses sont calculées selon les règlements et directives établis par le Conseil du Trésor. Pour expliquer comment les dépenses augmentent, précisons que les primes d'assurance chirurgicale-médicale sont rajustées de façon actuarielle afin de garantir qu'elles restent suffisantes pour financer les prestations, lesquelles dépendent directement du coût des soins médicaux et hospitaliers. Les primes d'assurance-invalidité de longue durée sont fondées sur le traitement assuré des employés et, en conséquence, augmentent en même temps que les traitements. C'est donc dire que les niveaux des dépenses augmentent de façon régulière simplement pour maintenir un niveau déterminé de prestations. L'attribution de nouveaux avantages pour offrir un régime de prestations permettant de mieux soutenir la concurrence accroîtrait aussi les dépenses.

Les dépenses prévues pour ce poste regroupe les prévisions relatives à plusieurs régimes et à différents secteurs (fonctionnaires, membres des Forces armées et de la GRC, retraités, etc.). Les prévisions relatives à chaque régime sont, à leur tour, fondées sur différents facteurs qui sont fonction de ses caractéristiques particulières. Ces facteurs comprennent le nombre de personnes assurées en vertu du régime et le taux annuel estimatif de «roulement», les niveaux des primes ou les taux des cotisations, l'évolution prévue de ces taux et les augmentations prévues des niveaux de salaires assurés, lorsque les coûts du régime sont liés aux salaires.

Paiement aux employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage: La Loi sur l'assurance-chômage prévoit le paiement d'une prime réduite dans le cas des employés qui maintiennent certains niveaux de revenu pour leurs employés absents de leur travail pour cause de maladie, à condition qu'au moins les cinq douzièmes de la réduction soient remis aux employés de façon acceptable à la Commission sur l'assurance-chômage. L'administration fédérale a droit à cette réduction en raison de ses politiques de congé de maladie.

A. Assurance de la fonction publique

Objectifs

Permettre le paiement de la part de l'employeur des primes d'assurance-maladie, d'assurance de sécurité du revenu et d'assurance-vie, les paiements aux régimes d'assurance-maladie provinciaux ou à leur égard, des impôts provinciaux sur la masse salariale et de la quote-part de l'employeur de la réduction des primes d'assurance-chômage.

Sommaire des ressources

L'activité «Assurance de la fonction publique» représente 95 % du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance pour 1988-1989.

Tableau 3: Dépenses de l'activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	1987-1988	1988-1989	Prévu	Réel

2. Mandat

Les principales autorisations en vertu desquelles le Conseil du Trésor exécute le Programme sont la Loi sur l'administration financière et la Loi portant affectation de crédits de chaque année financière.

3. Objectif du Programme

Le Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance a pour objet de fournir la contribution du gouvernement à titre d'employeur aux régimes d'assurance et d'avantages sociaux des employés et les paiements effectués en vertu de certains régimes de pensions résiduels.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité: Le Programme se compose de deux activités qui relèvent les différentes fins pour lesquelles les dépenses sont autorisées, à savoir les assurances de la fonction publique et les pensions de la fonction publique. L'activité «Pensions» n'englobe que certains régimes précis, financés par l'administration centrale, les contributions aux régimes de prestations (par exemple, celles payables en vertu de la Loi sur la pension de la Fonction publique) étant précisées dans les programmes particuliers de tous les ministères fédéraux.

Organisation: Les coûts d'exécution de ce Programme sont compris dans ceux du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique. L'administration du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance incombe à la fois au secrétaire adjoint de la Division de la gestion du personnel en général et au secrétaire adjoint de la Division des pensions et des projets spéciaux, qui relèvent tous deux du sous-secrétaire de la Direction de la politique du personnel.

Le Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance a pour objet de permettre le paiement de l'employeur du coût des régimes d'assurance-maladie, de sécurité du revenu et des autres régimes d'assurance couvrant les employés dont le Conseil du Trésor est l'employeur désigné en vertu de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique ou des autres textes réglementaires.

Les régimes d'assurance actuels mettent les employés et leur famille à l'abri des pertes financières encourues en cas de maladie, d'invalidité ou de décès en leur offrant une protection à des niveaux généralement comparables à la protection fournie par les autres employeurs canadiens. En outre, ce Programme prévoit des fonds pour les paiements périodiques obligatoires que le gouvernement, en tant qu'employeur, est tenu de faire en vertu des dispositions de la Loi sur l'assurance-chômage et des lois provinciales. Des contributions sont également versées à l'égard des coûts engagés par les pensionnés pour les régimes provinciaux et la protection supplémentaire d'assurance-maladie.

Le Programme prévoit aussi le paiement de la part de l'employeur du coût des régimes de pension et de sécurité sociale auxquels les employés du gouvernement du Canada recrutés sur place à l'étranger sont assujettis, ainsi que les paiements stipulés dans des lois, notamment la Loi sur la mise au point des paiements et les anciennes lois sur la retraite.

Les régimes d'avantages sociaux de la fonction publique, qui se sont modifiées au fil des années, ont été mis en oeuvre afin de maintenir la position concurrentielle de l'Etat sur le marché du travail. Certains régimes ont été instaurés par l'Etat à la suite de négociations et d'accords conclus avec les syndicats. Par exemple, par suite de consultations au Conseil national mixte et grâce au processus de négociation collective, un régime de soins dentaires a été offert aux employés de la fonction publique en 1987-1988. D'autres régimes ont été instaurés afin de respecter les obligations imposées par les lois canadiennes ou pour tenir compte des lois et des pratiques locales dans le cas des employés recrutés sur place, à l'étranger. Les dépenses sont fonction des rajustements actuels requis pour maintenir les avantages sociaux existants, de l'évolution du nombre des assurés, des augmentations découlant des traitements, des révisions des avantages sociaux et, dans le cas des prestations des personnes au service du gouvernement canadien dans les pays étrangers, des variations des taux de change internationaux.

B. Examen des résultats financiers

Tableau 2: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars) 1986-1987

	Budget principal	Réel	Difference
Assurance de la fonction publique	279 208	244 236	(34 972)
Pensions de la fonction publique	11 739	20 005	8 266
Moins: Recettes à valoir sur le crédit Recettes des fonds renouvelables	31 408	31 481	(73)
	290 947	264 241	(26 706)
	259 539	232 760	(26 779)

Explication de la différence: Les besoins financiers réels se sont élevés à quelque 27 millions de dollars, soit 10,3 % de moins que ceux figurant dans le budget principal. Cette différence est due aux raisons suivantes:

- les dépenses estimatives au titre des régimes suivants ont dépassé les dépenses réelles de:
 - 15,5 millions de dollars au titre du régime d'assurance-maladie provincial;
 - 8,1 millions de dollars au titre du Régime d'assurance collective chirurgicale-médicale;
 - 5,7 millions de dollars au titre des régimes d'assurance-invalidité;
 - 6,4 millions de dollars au titre de l'assurance-vie des cadres supérieurs;
- les dépenses réelles au titre des postes suivants ont dépassé les dépenses estimatives de:
 - 0,7 million de dollars au titre de la masse salariale pour l'assurance-maladie provinciale;
 - 0,2 million de dollars au titre des régimes de pension et de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place;
 - 8,1 millions de dollars au titre des contributions non spécifiques de l'employeur versées en vertu de la Loi sur la pension de la Fonction publique, d'autres lois de pension et de la Loi sur l'assurance-chômage.

A. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1 : Besoins financiers par activité

Budget des dépenses		Prévu		Différence		à la page	
1988-1989		1987-1988					
Assurance de la fonction publique	321 774	303 892	17 882	4-11			
	14 363	12 994	1 369	4-15			
Pensions de la fonction publique		316 886	19 251				
Moins : Recettes à valoir sur le crédit		35 559	36 597	(1 038)			
Recettes des fonds renouvelables		300 578	280 289	20 289			

Les recettes sont reçues des fonds renouvelables conformément à la politique du Conseil du Trésor qui exige que les fonds renouvelables englobent la totalité des frais (y compris tous les frais directs, indirects et généraux) dans leurs comptes.

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1988-1989 s'élèvent à 20,5 millions de dollars, soit 7,2 % de plus que ce qui avait été prévu en 1987-1988. Cette augmentation est due aux raisons suivantes :

- une réduction de 0,5 million de dollars des primes prévues pour les régimes provinciaux d'assurance-maladie;
- une augmentation de 4,7 millions de dollars de l'impôt sur la masse salariale au titre de l'assurance-maladie provinciale;
- une augmentation de 19,1 millions de dollars des coûts du Régime d'assurance collective chirurgicale-médicale et d'autres régimes d'assurance;
- une réduction de 5,4 millions de dollars des coûts des régimes d'assurance-invalidité;
- une augmentation de 1,4 million de dollars des coûts des régimes de pension et de sécurité sociale des employés recrutés sur place; et
- une réduction des recettes de 1 million de dollars.

Crédits (dollars)			
Budget principal	Total disponible	Emploi réel	
Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance			
15	Assurance de la		
	Fonction publique	259 229 000	224 309 793
(S)	Pensions de la		
	Fonction publique	310 000	334 418
(S)	Contributions de l'employeur non réparties en vertu de la Loi sur la pension de retraite de la Fonction publique et d'autres lois sur la pension de retraite et de la Loi sur l'assurance-chômage.	8 116 063	8 116 063
Total du Programme - Budgétaire			
		259 539 000	232 760 274

Crédits (dollars)

Budget
principal
1988-1989

Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance

300 422 000

Contributions de l'Etat aux paiements et primes d'assurance chirurgicale-médicale et autres assurances et taxes, calculées et versées selon les prescriptions du Conseil du Trésor, en faveur des personnes décrites au crédit 124 (Finances) de la Loi des subsides n° 6 de 1960, au crédit 85a (Finances) de la Loi des subsides n° 5 de 1963, et au crédit 20b (Finances) de la Loi des subsides n° 10 de 1964, et en faveur des personnes à leur charge; contribution de l'Etat à des régimes de pensions et à des régimes de prestations de décès, d'assurance-maladie et d'autres régimes d'assurance et des programmes de sécurité sociale pour les employés engagés sur place à l'étranger et pourvoir le remboursement aux employés de leur part de la réduction des primes conformément au paragraphe 64(4) de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage

Programme par activité

(en milliers de dollars) Budget principal 1988-1989

Budget
principal
1987-1988

Fonction- Paiements Total
Moins: Recettes à valoir sur le crédit

Assurances de la fonction publique	321 774	...	321 774	35 559	286 215	267 295
Pensions de la fonction publique	14 207	156	14 363	...	14 363	12 994
	335 981	156	336 137	35 559	300 578	280 289

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989 -- Partie II du Budget des dépenses
 Besoins financiers par autorisation

Credits (en milliers de dollars)	Budget principal	Budget principal
	1988-1989	1987-1988

Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance

15	Assurance de la fonction publique	300 422	280 082
(S)	Pensions de la fonction publique	156	207

Total du Programme

300 578	280 289
---------	---------

Autorisations de dépenser

- A. Autorisations pour 1988-1989
- B. Emploi des autorisations en 1986-1987

4-4
4-6

Section I

Aperçu du Programme

- A. Sommaire des besoins financiers
- B. Examen des résultats financiers
- C. Données de base

4-7
4-8

- 1. Introduction

4-9

- 2. Mandat

4-10

- 3. Objectif du Programme

4-10

- 4. Organisation du Programme en vue de son exécution

4-10

Section II

Analyse par activité

- A. Assurance de la fonction publique
- B. Pensions de la fonction publique

4-11
4-15

Section III

Renseignements supplémentaires

- A. Aperçu des ressources du Programme

4-18

Programme de contributions
de l'employeur aux
régimes d'assurance
Plan de dépenses 1988-1989

B. Projets de création d'emplois

Objectif

Fournir des fonds pour les projets admissibles, approuvés pendant l'année financière, qui favorisent la stratégie de création d'emplois du gouver-
nement.

Sommaire des ressources

Tableau 2: Dépenses de l'activité

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses			
1988-1989	Prévu	1987-1988	Prévu
Programme d'emplois d'été des étudiants et placement des jeunes	180 000	180 000	205 000
Équité en matière d'emploi	...	6 125	...

Étant donné la nature de cette activité, les dépenses ne sont pas imputées directement à ce compte. Au cours de l'année, tous les fonds sont transférés afin de compléter les autres crédits.

Description

Programme d'emplois d'été des étudiants et placement des jeunes: Cette activité assure le financement des programmes d'emplois d'été pour étudiants et d'autres programmes approuvés de perfectionnement de la main-d'oeuvre.

Pour plus de précisions au sujet du rendement du Programme d'emplois d'été des étudiants et placement des jeunes, voir Partie III, Emploi et Immigration Canada: Programme d'emplois et d'assurance, Programmes de mise en valeur des ressources humaines.

Équité en matière d'emploi: Cette activité a assuré le financement de nouveaux programmes ministériels destinés à accroître la représentation des femmes et des minorités visibles dans la fonction publique.

(en millions de dollars)			
1988-1989	1987-1988	1986-1987	
40 878	37 827	37 470	Dépenses budgétaires votées
360	360	350	Éventualités du gouvernement
0,88	0,95	0,94	% des dépenses budgétaires

Tableau 1: Comparaison des ressources avec les dépenses prévues dans le Budget des dépenses principal

On prévoit que les besoins de fonds pour les éventualités resteront proches de leur niveau normal de 1 % du Budget des dépenses principal approuvé.

A. Éventualités du gouvernement

Objetif

Fournir des fonds pour faire face à l'augmentation des dépenses salariales découlant des conventions négociées et non négociées et des autres besoins relatifs à la paie non compris dans le Budget des dépenses du Ministère, ainsi que pour les dépenses de toutes sortes qui ne peuvent pas être prévues au moment où le Budget des dépenses est établi.

Sommaire des ressources

Étant donné la nature de cette activité, les dépenses ne sont pas directement imputées à ce compte. Toutes les affectations provenant du crédit pour éventualités au cours de l'année ont été, à la fin de l'année, soit remboursées au moyen d'un Budget des dépenses supplémentaire, soit transférées afin de compléter d'autres crédits servant à combler les insuffisances salariales. Tout solde restant devient pécime à la fin de l'année financière.

Description

Le niveau des fonds requis pour les éventualités du gouvernement est déterminé en fonction de l'ampleur et de la complexité des dépenses gouvernementales approuvées, de l'étendue du contrôle du Parlement sur la réaffectation discrétionnaire des dépenses approuvées par l'exécutif, et du niveau et du taux d'augmentation des traitements de la fonction publique.

Depuis l'instauration de la structure actuelle des crédits en 1970-1971, on a jugé qu'un montant d'environ 1 % de la totalité de tous les crédits budgétaires du Budget des dépenses principal constituait un niveau satisfaisant et un montant jugé acceptable par le Parlement.

Organisation : Les frais d'exécution de ce Programme sont compris dans ceux du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique. C'est le Conseil du Trésor qui prend les décisions concernant l'affectation des fonds du crédit pour éventualités ainsi qu'aux fins spéciales de création d'emploi. C'est le sous-secrétaire de la Direction des programmes qui est chargé de faire appliquer ces décisions.

B. Perspective de planification

Éventualités du gouvernement : Le système de gestion des secteurs de dépenses et, en particulier, la gestion des réserves sectorielles par les comités de politique et le calendrier des approbations des nouvelles dépenses constituent un facteur important pour déterminer le niveau de financement des éventualités du gouvernement. Au besoin, on propose habituellement le financement temporaire pour des articles qui ne peuvent pas figurer dans le Budget des dépenses principal parce qu'il n'y a pas de définition spécifique à leur égard au moment de la préparation du Budget des dépenses principal, ni ne peuvent être financées à l'aide de crédits en cours.

Projets de création d'emplois : Le niveau de financement des initiatives visant à créer des emplois d'être établi par le Cabinet dans le cadre de la stratégie globale de création d'emplois du gouvernement.

C. Efficacité du Programme

La fourniture de fonds par le Parlement aux fins des éventualités du gouvernement pour payer diverses menues dépenses imprévues contribue à la conduite efficace et harmonieuse des activités du gouvernement, en donnant à l'exécutif la latitude et la souplesse voulues pour répondre rapidement aux dépenses imprévues qui s'imposent, tout en maintenant le principe du contrôle des dépenses par le Parlement et de la responsabilité financière du pouvoir exécutif.

A. Données de base

1. Introduction

Le Programme des éventualités du gouvernement et les programmes financés par l'administration centrale ont pour but de permettre le financement des postes qu'il n'est pas possible de prévoir au moment où l'on établit le Budget des dépenses principal. Ils servent en outre à financer les programmes d'emploi spéciaux qui sont coordonnés par le Conseil du Trésor en attendant l'affectation définitive des fonds. Ces fonds sont fournis pour compléter tous les programmes gouvernementaux.

Le crédit pour éventualités fournit un mécanisme de financement temporaire qui permet aux ministères et organismes d'entreprendre la mise en oeuvre des décisions de principe et de répondre aux besoins en matière de charge de travail lorsque le financement est nécessaire avant que le Budget des dépenses supplémentaire ne soit approuvé; il permet également de bénéficier d'une affectation permanente à l'égard de crédits admissibles relativement aux insuffisances salariales ayant trait aux niveaux d'activité autorisés. À l'exception des rajustements des traitements, les affectations faites sur le crédit pour éventualités sont recouvrées des ministères et organismes après approbation par le Parlement du Budget des dépenses supplémentaire. Les montants affectés aux insuffisances salariales ne sont pas recouvrés des ministères et organismes étant donné qu'ils ne représentent pas une augmentation du niveau d'activité prévu dans le cadre du Programme, ce qui permet d'éviter le dépôt de nombreux budgets supplémentaires accessoires de nature technique devant le Parlement.

2. Mandat

Les principales autorités législatives sont la Loi sur l'administration financière et les lois de crédits pour chaque année financière.

3. Objectif du Programme

Le Programme des éventualités du gouvernement et les programmes financés par l'administration centrale ont pour objectif de fournir des fonds pour les dépenses imprévues qui surviennent après le dépôt du Budget des dépenses principal et pour les programmes gérés par l'administration centrale.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité: Le Programme comprend deux activités qui reflètent les différentes fins pour lesquelles le financement est demandé: les éventualités du gouvernement et les initiatives en vue de la création d'emplois.

Crédits (dollars)		Budget principal	Total disponible	Emploi réel
<hr/>				
Programme des éventualités				
du gouvernement et				
programmes financés par				
l'administration centrale				
5	Eventualités du			
	gouvernement			
10	Projets de création			
	d'emplois			
		350 000 000	152 431 803	.....
<hr/>				
Total du Programme -				
	Budgétaire	555 000 000	152 431 803	....

L'objet de ces crédits est d'ajouter des sommes à d'autres crédits et de fournir des ressources conformément au libellé du crédit. Le total disponible représente le solde des fonds après virements à d'autres crédits dont le montant devient périmé en fin d'exercice. Comme il est fait état du montant des fonds visés dans ces crédits, l'utilisation réelle est égale à 0.

Crédits (dollars)
Budget principal 1988-1989

Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale

360 000 000

Éventualités du gouvernement - Sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, pour ajouter des sommes à d'autres crédits relativement à la feuille de paye et à d'autres besoins et pour payer diverses menues dépenses imprévues auxquelles il n'est pas autrement pourvu, y compris les primes attribuées en vertu de la loi sur les inventions des fonctionnaires; autorisation de réemployer toutes les sommes affectées à des besoins autres que ceux de la feuille de paye, tirées sur d'autres crédits et versées au présent crédit

180 000 000

Projets de création d'emplois - Sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, pour ajouter des sommes à d'autres crédits et fournir des ressources en vue de couvrir les frais se rapportant au placement de personnes et aux emplois et aux activités d'été pour les étudiants

Programme par activité

(en milliers de dollars)

Budget principal 1988-1989

Budget principal 1987-1988

Budgétaire

Total

Fonctionnement

Éventualités du gouvernement	360 000	360 000	360 000
Projets de création d'emplois	180 000	180 000	186 125
	540 000	540 000	546 125

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989 -- Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars) Budget principal 1988-1989 Budget principal 1987-1988

10	Projets de création d'emplois	360 000	180 000	540 000	Total du Programme
5	Eventualités du gouvernement	360 000	186 125	546 125	
Programme des eventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale					

Autorisations de dépenser

- A. Autorisations pour 1988-1989 3-4
- B. Emploi des autorisations en 1986-1987 3-6

Section I

Aperçu du Programme

- A. Données de base 3-7
 - 1. Introduction 3-7
 - 2. Mandat 3-7
 - 3. Objectif du Programme 3-7
 - 4. Organisation du Programme en vue de son exécution 3-7
- B. Perspective de planification 3-8
- C. Efficacité du Programme 3-8

Section II

Analyse par activité

- A. Eventualités du gouvernement 3-9
- B. Projets de création d'emplois 3-11

Programme des éventualités du
gouvernement et programmes
financés par l'administration
centrale

Plan de dépenses 1988-1989

en milliers de dollars)	Depenses brutes de fonctionnement	Moins* recettes	Plus** autres coûts	Coût net estimatif du Programme
	1988-1989			<u>1988-1989</u> 1987-1988

Recettes de provenances diverses.

* Les autres coûts de 6 260 000 \$ comprennent:

(en milliers de dollars)

- | | |
|-------|--|
| 5 406 | locaux fournis sans frais par Travaux publics |
| 81 | émission de chèques et autres services
fournis sans frais par Approvisionnements
et Services |
| 773 | part de l'employeur pour les avantages sociaux des
employés concernant les primes d'assurance et les
frais payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor |

2. Besoins en personnel

Les frais de personnel de 43 045 000 \$ du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique représentent 63 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme. L'information concernant les années-personnes est présentée aux tableaux 12 et 13.

Tableau 12: Besoins en années-personnes par activité

Budget des dépenses	Prévu	Réel
1988-1989	1987-1988	1986-1987

Gestion des dépenses	158	161	157
Gestion du personnel	191	192	195
Relations de travail	87	88	85
Politique administrative	72	72	62
Langues officielles	64	64	60
Bureau de gestion des biens immobiliers	24	24	17
Administration centrale	153	153	150

Tableau 13: Détail des besoins en personnel

Années-personnes	Autorisées		Échelle des traitements annuel moyen 1988-1989
	Réel	1986-1987	

Gestion	144	154	128	51 400 - 100 700	73 300
Scientifique et					
professionnelle	30	32	32	15 600 - 70 800	58 900
Administration et					
service extérieur	361	358	349	14 005 - 68 111	51 700
Technique et					
exploitation	18	14	15	14 009 - 64 044	36 500
Soutien					
administratif	196	196	202	14 042 - 41 166	24 900

Nota: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées ainsi que l'usage réel pour 1986-1987 pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle des traitements de chacun des groupes professionnels au 1er octobre 1987. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article

Tableau 11: Détail des besoins financiers

(en milliers de dollars)			Budget des dépenses	Prévu	Réel
			1988-1989	1987-1988	1986-1987
Personnel					
Traitements et salaires	37 273	36 443			34 591
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	5 770	5 461			5 444
Autres frais touchant le personnel	2	2			71
	43 045	41 906			40 106
Biens et services					
Transports et communications	1 975	1 504			1 149
Information	2 266	1 683			1 842
Services professionnels et spéciaux	12 312	9 167			7 353
Location	249	296			242
Achat de services de réparation et d'entretien	137	141			72
Services publics, fournitures et approvisionnements	202	294			142
Services administratifs (Finances)	7 924	8 132			8 005
Autres subventions et paiements	96	89			185
	25 161	22 306			18 990
Total des frais de fonctionnement	68 206	63 212			59 096
Capital	476	196			629
Paiements de transfert	318	318			153
Total des dépenses	69 000	63 726			59 878

Les prévisions de 1987-1988 correspondent à la somme indiquée en premier lieu dans le Budget des dépenses principal.

G. Administration centrale

Objectif

Fournir des directives à la haute direction du Secrétariat, ainsi que des services d'information, financiers, administratifs et de personnel.

Sommaire des ressources

Tableau 10: Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	Prévu	Réel
		1988-1989	1987-1988	1986-1987
Administration	\$	A-P	\$	A-P
	15 626	153	15 068	153 14 788 150

Description

Cette activité comprend une provision pour les bureaux du Président, du secrétaire, les affaires ministérielles et publiques, et la Direction de l'administration.

Affaires ministérielles et publiques comprend la section des services intégrés, qui fournit des services de planification et de coordination aux hauts gestionnaires du Secrétariat. Est également incluse la division des communications qui assure au Secrétariat et au Bureau du Contrôleur général des services de rédaction, de révision et de consultation en ce qui concerne les discours, les communiqués de presse, les publications, les relations publiques et les stratégies en matière de communications.

La Direction de l'administration assure conjointement les services financiers, administratifs et de personnel dont ont besoin le Secrétariat du Conseil du Trésor, le Bureau de privatisation et affaires réglementaires, le Bureau du Contrôleur général et le ministère des Finances.

Politique et services : coordonne la réforme du système de gestion des biens immobiliers du gouvernement fédéral; met au point et évalue les politiques de gestion, d'administration et à caractère technique qui se rapportent aux biens immobiliers; examine les présentations des ministères et donne des conseils au Conseil du Trésor relativement aux contrats qui concernent les biens immobiliers, aux baux et aux transactions concernant la gestion des terrains; analyse et examine le plan opérationnel pluriannuel de Travaux publics Canada et plusieurs autres questions qui se rapportent à l'attribution de ses ressources.

Gestion : comprend le Bureau du directeur exécutif et celui du directeur exécutif adjoint, lesquels donnent une orientation générale au Bureau et en coordonnent les activités.

Objectif

Améliorer la gestion du portefeuille fédéral de biens immobiliers ainsi que l'efficacité des politiques qui régissent les services relatifs aux biens immobiliers et à leur occupation.

Sommaire des ressources

Tableau 9: Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal	
		1988-1989		1987-1988		1986-1987	
		\$		\$		\$	
		A-P		A-P		A-P	
Gestion du portefeuille	2 536	8	918	10	178	3	178
	1 072	10	805	9	669	10	669
Gestion	620	6	1 210	5	621	4	621
		4 228	24	2 933	24	1 468	17

Description

Cette activité incombe au Bureau de gestion des biens immobiliers, qui relève d'un directeur exécutif, lequel relève lui-même directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Elle comprend trois sous-activités.

Gestion du portefeuille:

élabore des stratégies de portefeuille pour les biens immobiliers du gouvernement fédéral; coordonne la planification du répertoire des biens immobiliers et les approbations connexes; donne des conseils sur l'attribution de la garde des biens, l'approbation des dépenses en capital et des projets d'immobilisations et sur l'acquisition et la cession de biens immobiliers. Le Bureau est également responsable de l'élaboration des politiques relatives au maintien des systèmes d'information et aux registres des biens immobiliers.

Information et services de gestion : fournit les services de soutien nécessaires à la gestion efficace du Programme des langues officielles du point de vue de l'information, des données statistiques et du niveau de services de la Direction des langues officielles.

Liaison : s'occupe des communications entre la Direction des langues officielles et les parties intéressées de l'extérieur de la fonction publique fédérale et élabore le matériel de soutien nécessaire à la compréhension du programme.

Évaluation du programme : détermine si les objectifs du programme des langues officielles du gouvernement sont atteints.

Gestion : englobe le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et assure la coordination des activités de la Direction et la liaison avec les provinces et les groupes qui parlent les langues officielles.

E. Langues officielles

Objectif

Elaborer, communiquer et évaluer les politiques et les programmes des langues officielles au sein de la fonction publique fédérale.

Sommaire des ressources

Tableau 8: Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	1988-1989	Prévu	1987-1988	Réel	1986-1987
--------------------------	--	---------------------	-----------	-------	-----------	------	-----------

	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-I
Opérations	457	7	403	6		
Politiques	388	6	366	6		
Information et services						
de gestion	1 885	14	1 969	16		
Liaison	185	2	182	2		
Evaluation et vérification	424	4	414	4		
Gestion	1 883	31	1 754	30		
	5 222	64	5 088	64	4 741	60

La structure des sous-activités a été modifiée pour 1988-1989 à la suite d'une réorganisation de la Direction. Les sommes prévues pour 1987-1988 ont été rajustées à des fins de comparaison. Les dépenses réelles en 1986-1987 en fonction de la nouvelle structure des sous-activités n'ont pu être établies.

Description

Cette activité incombe à la Direction des langues officielles, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Elle comprend quatre sous-activités.

Opérations: veille à la mise en oeuvre des politiques et des programmes sur les langues officielles dans les ministères, les organismes et les sociétés d'Etat, à l'aide de contrôles, de vérifications et de conseils.

Politiques: élabore et interprète les politiques sur les langues officielles et conseille le Parlement à ce sujet.

Gestion de l'information : élabore et applique toutes les politiques régissant la gestion de l'information et évalue les demandes que les ministères présentent au Conseil du Trésor en vue d'obtenir l'autorisation de dépasser les limites prévues dans la politique. Cette sous-activité comprend la gestion de la technologie de l'information, y compris tous les aspects des systèmes d'information, du traitement électronique des données, des télécommunications et de la bureautique. Elle porte également sur toutes les questions ayant trait aux pratiques en matière de gestion de l'information, dont celles ayant trait à l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels, à la sécurité, à la gestion des biens de l'Etat, aux communications et au Programme de coordination de l'image de marque.

Gestion administrative : élabore et applique toutes les politiques dans les domaines de la gestion des risques et des assurances, des services communs, de la gestion des biens meubles et de la passation de marchés de services et de biens meubles; évalue les demandes que les ministères présentent au Conseil du Trésor en vue d'obtenir l'autorisation de dépasser les limites prévues dans la politique. Cette sous-activité comprend également l'application de toutes les politiques ayant trait à la gestion des projets de l'Etat et l'évaluation des grands projets proposés par les ministères, tant du point de vue de la gestion et de l'obligation de rendre compte du projet que du point de vue stratégiques. Elle porte également sur le processus d'APRM et sur les infrastructures de planification, de budgétisation et de fonctionnement de la Direction, ainsi que sur l'examen de l'application, à l'échelle de l'administration fédérale, des politiques élaborées par la Direction.

Prestation des services de l'Etat : élabore et applique toutes les politiques relatives à la sélection des services gouvernementaux qui devraient être assurés par le secteur privé et de ceux qui devraient être offerts par le gouvernement; aide les ministères à choisir les projets pilotes qui permettront de mettre à l'épreuve la politique et veille à ce que l'on applique la politique du Faire ou Faire dans l'analyse des soumissions ou l'examen des projets de restructuration.

Gestion : englobe le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et assure la coordination des activités de la Direction.

D. Politique administrative

Objectif

Elaborer, communiquer et évaluer les politiques, règlements, normes et systèmes administratifs et d'information, afin de garantir la probité et la prudence dans l'acquisition et l'utilisation du matériel et des services requis pour appuyer efficacement les programmes gouvernementaux.

Sommaire des ressources

Tableau 7: Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		1987-1988		1986-1987	
		Prévu		Réel			
		A-P		\$		A-P	
Gestion de l'information	4 185	35	3 578	34	2 932	29	
	Gestion administrative	2 030	29	2 032	30	1 816	28
	Prestation des services de l'Etat	736	5	719	5	142	2
	Gestion	241	3	244	3	221	3
		7 192	72	6 573	72	5 111	62

Les montants des années précédentes ont été rajustés à des fins de comparaison à la suite du transfert du Secrétariat du Conseil des primes d'encouragement et du Groupe des Services aux employés à l'élément de la gestion du personnel.

Description

Cette activité incombe à la Direction de la politique administrative, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Elle comprend quatre sous-activités.

Information et analyse: recommande et met à jour des systèmes d'information; fait des recherches sur la rémunération et des analyses connexes; fournit des renseignements et des services analytiques sur les dépenses afférentes à la rémunération et à la composition de l'effectif de la fonction publique.

Gestion: englobe le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et coordonne les activités de la Direction.

C. Relations de travail

Objectif

Elaborer et appliquer les politiques visant à améliorer les relations entre l'employeur et les employés de la fonction publique fédérale.

Sommaire des ressources

Tableau 6: Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	Prévu	Réel
		1988-1989	1987-1988	1986-198

	\$		A-P		\$		A-P		\$	
Négociations et arbitrage	2 779	39	2 720	40	2 945	36				
Politique et coordination	671	11	679	11	610	11				
Information et analyse	2 450	31	2 453	31	2 591	33				
Gestion	427	6	360	6	266	5				
	6 327	87	6 212	88	6 412	85				

Description

Cette activité incombe à la Direction des relations de travail, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Cette activité comprend quatre sous-activités:

Négociations et arbitrage: négocie, interprète et applique les conventions collectives de la fonction publique fédérale, élabore et applique les propositions visant à améliorer le processus de négociation collective; fait appliquer le processus de règlement des griefs au palier de la sentence arbitrale; donne des conseils aux ministères en matière de discipline et effectue des analyses sur la rémunération.

Politique et coordination: élabore, applique et tient à jour les politiques relatives aux relations patronales-syndicales dans la fonction publique fédérale, ayant trait notamment au cadre législatif de la négociation collective, à la rémunération, aux employés exclus et désignés, à la discipline, à la formation en relations de travail et à l'établissement de la rémunération du personnel des Forces canadiennes et de la GRC.

ette activité incombe à la Direction de la politique du personnel, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du conseil du Trésor. Cette activité comprend sept sous-activités.

gestion du personnel en général: élabore et met en oeuvre des politiques et donne des conseils au sujet des questions touchant la santé et la sécurité, les avantages sociaux et la rémunération du personnel de direction et de gestion; le réaménagement des effectifs, les conditions d'emploi, les conflits d'intérêts, la sécurité du personnel et les services aux employés; est aussi responsable d'une partie du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance.

Pensions et projets spéciaux: élabore, met en oeuvre et gère les politiques et les programmes relatifs aux pensions de la fonction publique, ainsi que des projets spéciaux, le cas échéant; est aussi responsable d'une partie du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance.

Classification, systèmes d'information sur les ressources humaines et paye: élabore et met en oeuvre les politiques et donne des conseils sur les questions relatives aux systèmes et normes de classification, à la formation du personnel chargé de la classification, à la mise en oeuvre des initiatives en matière de paye et des systèmes d'information sur les politiques d'administration de la paye et des systèmes d'information sur le personnel de toute la fonction publique, pour aider le Conseil du Trésor et les ministères à gérer la fonction de personnel.

Ressources humaines: élabore et met en oeuvre les politiques et donne des conseils au sujet des questions touchant les programmes d'action positive, les droits de la personne, les programmes de formation et la planification des ressources humaines.

Planification, évaluation et élaboration des politiques: gère le processus de planification stratégique; évalue et examine les politiques et les programmes en matière de personnel; coordonne les vérifications des activités du Ministère en matière de personnel; surveille et coordonne les activités relatives de communication des politiques; élabore des stratégies de communication des politiques aux ministères; est aussi chargé du Programme d'affectations temporaires.

Secrétariat du Conseil des primes d'encouragement: administre le Programme des primes d'encouragement; élabore et applique des politiques en ce qui concerne la reconnaissance des réalisations des employés; fournit des conseils et de la formation sur les questions liées aux programmes de primes; surveille l'octroi des primes et fait rapport à ce sujet; incite les gestionnaires à reconnaître publiquement les réalisations de leurs employés.

Gestion: comprend le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et coordonne les activités de la Direction.

B. Gestion du personnel

Objectif

Elaborer, communiquer et évaluer les politiques, règlements, normes et systèmes en matière de personnel ainsi que les conditions d'emploi nécessaires pour permettre aux gestionnaires de gérer les ressources humaines requises pour exécuter les programmes gouvernementaux.

Sommaire des ressources

Tableau 5: Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal	
		1988-1989		1987-1988		1986-1987	
		A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$

Gestion du personnel	4 476	56	4 379	57	4 502	59	18
en général							
Pensions et projets							
spéciaux							
Classification, systèmes	1 961	21	1 376	22	1 454	18	59
d'information en							
ressources humaines et							
paye	7 459	56	5 693	57	5 796	59	35
Ressources humaines							
Planification, évaluation et	2 793	33	2 655	31	2 694	35	59
élaboration des							
politiques	1 225	16	1 182	16	1 112	16	16
Secrétariat du Conseil des							
primés d'encouragement	207	2	203	2	172	2	6
Gestion	603	7	584	7	409	6	195
18 724							
191							
16 072							
192							
16 139							
195							

La structure des sous-activités a été modifiée à la suite du transfert du Secrétariat du Conseil des primés d'encouragement et du Groupe des services aux employés, qui faisaient auparavant partie de l'élément de planification de la politique administrative. Les montants des années précédentes ont été rajustés à des fins de comparaison.

ette activité incombe à la Direction des programmes, qui est dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du trésor. Cette activité comprend quatre sous-activités.

analyse des programmes : analyse les programmes et examine les plans opérationnels pluriannuels afin de conseiller le Conseil du Trésor au sujet de la répartition des ressources; communiquant aux ministères et aux organismes les politiques, directives et décisions émanant du Conseil du trésor qui influent sur l'utilisation et le niveau des ressources.

analyse des dépenses et prévisions budgétaires : tient à jour la comptabilité des dépenses du gouvernement, fournit un soutien technique en matière de budget et de systèmes de traitement électronique des données; fournit des instructions aux ministères au sujet de la répartition des plans opérationnels pluriannuels (POP) et des présentations relatives au Budget des dépenses principal et au Budget des dépenses supplémentaire.

sociétés d'État : offrent un service commun au Secrétariat du Conseil du trésor et au ministère des Finances, examinent les exigences financières et l'évolution des politiques et de la législation visant ces sociétés et leur filiales et présentent des avis sur ces questions.

gestion : comprend le bureau du sous-secrétaire, lequel fournit des directives au personnel de direction et coordonne les activités de la direction, et le Groupe de travail de l'APRM, lequel fait fonction de groupe de coordination au sein du Secrétariat du Conseil du Trésor pour ce qui est des activités liées à l'accroissement des pouvoirs et de la responsabilité ministériels et sert de premier point de liaison avec le bureau du Contrôleur général et les ministères et organismes à cet

égard.

Section II
Analyse par activité

A. Gestion des dépenses

Objectif

À partir d'une analyse des plans et programmes du Ministère en vertu du système de gestion des secteurs de dépenses, recommander au gouvernement l'acceptation ou la modification des propositions spécifiques relatives aux dépenses, afin :

- de tenir compte de l'ordre de priorité que le gouvernement attribue aux objectifs;

- d'accroître l'efficacité des programmes actuels et envisagés;

- d'utiliser de façon plus efficace les années-personnes, les installations, l'équipement, le matériel et les approvisionnements destinés à l'exécution des programmes;

- d'établir le Budget des dépenses en vue de son approbation par le Parlement.

Sommaire des ressources

Tableau 4: Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses				Prévu				Réal			
	1988-1989				1987-1988				1986-1987			
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Analyse des programmes	4 372	63	4 217	64	4 111	63						
Analyses des dépenses et	3 157	42	3 441	44	3 269	41						
prévisions budgétaires	2 758	39	2 817	40	2 627	39						
Sociétés d'État	1 394	14	1 305	13	1 107	14						
Gestion	11 681	158	11 780	161	11 114	157						

Les ministres du Conseil du Trésor ont approuvé certains rajustements et mesures spéciales jusqu'à la fin de mars 1993. À compter du 1er avril 1988, de nouveaux objectifs seront fixés pour une période de trois ans à l'intention des quatre groupes cibles.

Gestion des ressources humaines: Le Secrétariat continuera de participer à l'examen des règles de santé et de sécurité établies en vertu de la partie IV du Code canadien du travail. Il prévoit terminer son examen exhaustif des cinquante normes de classification et publier les versions révisées de ces normes en 1988-1989. Le régime de soins dentaires, instauré pour la première fois en mars 1987, s'applique maintenant à tous les employés de la fonction publique ainsi qu'aux membres des Forces armées et de la GRC. En outre, les travaux se poursuivent en ce qui concerne, d'une part, l'élaboration d'une politique sur les garderies pour la fonction publique en collaboration avec le ministère des Travaux publics, d'autres ministères et le Conseil national mixte et, d'autre part, la simplification de l'administration des Directives sur le service extérieur. En ce qui a trait aux relations de travail, le Secrétariat cherchera à promouvoir de bonnes comparaisons de la rémunération avec le secteur privé et à négocier des règlements qui sont non seulement raisonnablement financièrement mais qui contribuent à l'efficacité opérationnelle des programmes des ministères.

Recouvrement des coûts: Le Secrétariat continue de mettre en oeuvre la politique sur le recouvrement des coûts approuvée en juillet 1986. Les plans opérationnels plurianuels du ministère incluent maintenant des plans pour la production de recettes provenant de l'imposition de droits aux utilisateurs. Ces recettes ont augmenté et l'on s'applique à chercher d'autres possibilités de recouvrement. Le Secrétariat continuera d'encourager ce recouvrement et d'en surveiller les résultats. À cet égard, il fera publier une circulaire officielle qui tiendra compte de ses consultations avec les ministères et organismes à ce sujet et poursuivra la rédaction d'un guide plus détaillé sur les méthodes d'établissement des coûts.

E. Efficacité du Programme

Le principal moyen d'évaluer l'efficacité du Programme est de mesurer la pertinence des politiques approuvées dans les domaines de la gestion du personnel, des langues officielles et de la gestion du matériel et des services. Ces politiques sont continuellement examinées au moyen d'évaluations et d'examen officiels ainsi que par le biais de consultations, de contrôles et de contact permanents avec les agents d'autres ministères et organismes.

Équité en matière d'emploi: En juin 1986, le président du Conseil du Trésor a annoncé un ensemble de mesures spéciales visant à accroître la représentation des femmes, des autochtones, des personnes handicapées et des membres des minorités visibles dans la fonction publique. Des ressources avaient été affectées à la mise en oeuvre de ces mesures jusqu'à la fin de mars 1988. À la suite d'une évaluation effectuée récemment par la Commission de la Fonction publique et des recommandations faites par les comités consultatifs sur l'équité en matière d'emploi,

Partie salariale: Afin d'assurer le respect des mesures législatives liées à la partie salariale, le Président a invité les syndicats, en mars 1985, à faire partie d'un comité mixte syndical-patronal, invitation qu'ils ont acceptée. L'étude sur la partie salariale, qui est en cours, découle des recommandations que ce comité a présentées au Président. Compte tenu de facteurs tels que l'ampleur des disparités salariales, les méthodes de rajustement des traitements et la date de ces rajustements, les constatations et les recommandations de l'équipe chargée de l'étude pourraient avoir des répercussions considérables sur la gestion du personnel et sur le plan financier à long terme du gouvernement.

Gestion des biens immobiliers: Le gouvernement a pris un certain nombre de décisions en 1985 et en 1986 en ce qui concerne l'établissement d'une nouvelle organisation et d'un nouveau cadre stratégique pour la gestion des terrains de l'État. Le Secrétaire a été chargé de mettre en oeuvre ces réformes ou, dans certains cas, d'en coordonner la mise en oeuvre. Il élaborera, de concert avec les ministères qui exécutent des programmes, des plans stratégiques en vue de la mise en valeur et de l'utilisation des terrains de l'État dans plusieurs centres urbains. De plus, il établira et rendra public un cadre de responsabilité révisé pour la gestion des biens immobiliers ainsi que des politiques qui tiennent compte des changements d'ordre organisationnel et stratégique.

Gestion de l'information: On continue de mettre l'accent sur la gestion de l'information et les techniques d'information. La mise au point d'un processus de planification stratégique des techniques d'information et l'élaboration d'une stratégie pour la conception des réseaux de traitement électronique des données se poursuivent, en vue de l'établissement d'une politique exhaustive à ce sujet.

Prestation des services de l'État: Créé en 1986, le Bureau de prestation des services de l'État est chargé d'aider les ministères à restructurer la prestation de leurs services afin d'améliorer la rentabilité. La politique du faire ou faire faire prévoit l'établissement de projets pilotes; cinq ministères ont signé un protocole d'entente (PE) avec le Conseil du Trésor afin d'examiner les activités de certains de leurs programmes découlant de la politique. L'étude sur l'organisation la plus efficiente, qui constituait un des projets pilotes, révèle que l'on pourrait réaliser des économies de l'ordre de 22 %.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Le Conseil du Trésor, en tant que gestionnaire général et employeur de la fonction publique, donne suite aux priorités de l'Etat qui traduisent les préoccupations socio-économiques du pays.

2. Initiatives

Figurant aux nombre des initiatives du Secrétariat en 1988-1989:

Réforme des pensions: Le projet de loi C-33 a reçu première lecture. Le Secrétariat continuera de fournir du matériel et des conseils à l'appui de ce projet de loi.

Langues officielles: Le projet de loi C-72 a reçu première lecture. Le Secrétariat continuera de fournir du matériel et des conseils à l'appui de ce projet de loi. La révision de la politique sur la formation linguistique sera aussi achevée.

3. Etat des initiatives annoncées antérieurement

Accroissement des pouvoirs et des responsabilités ministériels: Dans le budget de février 1986, le gouvernement annonçait les principes qui sous-tendent l'Accroissement des pouvoirs et de responsabilités ministériels (APRM). Ce régime a pour but d'améliorer la gestion de la fonction publique au moyen de l'accroissement non seulement des pouvoirs délégués à certains ministres et à leurs gestionnaires, mais aussi de l'obligation qu'ils ont de rendre compte au Conseil du Trésor. Il vise aussi à simplifier les processus utilisés dans les domaines de l'administration, du personnel, des langues officielles et de l'affectation des ressources. La mise en oeuvre de l'APRM comprend deux volets: tout d'abord la signature de protocoles d'entente avec les ministères, puis l'examen exhaustif de toutes les politiques et lignes directrices administratives.

Les fonds inscrits sous cette rubrique comprennent les frais du bureau du Président et du secrétaire, de la Division des affaires ministérielles et publiques, des services de soutien direct et la part des services administratifs assumée par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Tableau 3: Affection des ressources selon la structure de l'organisation et les activités pour 1988-1989

<div> <div>Président du Conseil du Trésor</div> <div>Secrétaire du Conseil du Trésor</div> <div> <div>Sous-secrétaire Direction des relations politiques de la Direction</div> <div>Sous-secrétaire Direction des affaires administratives de la Direction</div> <div>Sous-secrétaire Direction des langues officielles de la Direction</div> <div>Sous-secrétaire Direction des biens de gestion de la Direction</div> <div>Administration</div> </div> </div>							Années- personnes		de dollars (en milliers)	
	158	191	87	72	64	24	153	749	11 681	18 724
Total										

Le Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique fournit les ressources humaines et financières pour toutes les activités du Secrétariat. Ce dernier aide le Conseil du Trésor à examiner et à approuver les politiques, lignes directrices et directives qui régissent la gestion de la fonction publique et les présentations soumises par les ministères et organismes particuliers.

2. Mandat

Les principales sources législatives autorisées pour le Conseil du Trésor sont la Loi sur l'administration financière et la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique. Le Conseil est aussi autorisé par le gouverneur en conseil à mettre en oeuvre certaines dispositions de la Loi sur les langues officielles en ce qui a trait à la fonction publique, de la Loi sur la pension de la Fonction publique, de la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires et des autres lois sur les pensions de retraite. En outre, plusieurs autres lois confèrent des responsabilités au Conseil, qui s'inscrivent généralement dans un processus d'approbation.

3. Objectif du Programme

Le Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique a pour objectif d'aider le Conseil du Trésor dans l'exécution de ses responsabilités légales en ce qui touche la gestion des ressources financières, humaines et matérielles de l'Etat.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité: Le Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique comprend sept activités: la gestion des dépenses, la gestion du personnel, les relations de travail, la politique administrative, les langues officielles, le Bureau de gestion des biens immobiliers et l'administration du Ministère.

Organisation: Le tableau 3 montre les rapports de subordination des six directions avec le Secrétariat et les ressources correspondantes. Les directions et la structure des activités ont des rapports d'égal à égal.

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)		Réel	Budget principal	Difference
<hr/>				
Gestion des dépenses	11 114	12 015		(901)
Gestion du personnel	16 085	15 061		1 024
Relations de travail	6 412	6 340		72
Politique administrative	5 165	7 229		(2 064)
Langues officielles	4 741	5 126		(385)
Bureau de gestion des biens immobiliers	1 468	...		1 468
Secrétariat de la privatisation	105	2 354		(2 249)
Administration centrale	14 788	14 445		343
<hr/>				
	59 878	62 570		(2 692)
<hr/>				
Années-personnes	726	762		(36)

Explication de la différence: Les besoins financiers réels étaient d'environ 2,7 millions de dollars, soit 4,3 % de moins que le montant prévu dans le Budget. Ceci est dû aux points suivants:

- L'augmentation des coûts de fonctionnement en ce qui concerne les salaires et traitements et les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés
- La réduction des coûts de fonctionnement liés aux biens et aux services
- Le transfert, au nouveau Bureau de privatisation et affaires réglementaires, des ressources du Secrétariat de la privatisation
- Le transfert, au Bureau du Conseil privé, du Groupe consultatif technique qui relevait de la Direction de la politique administrative
- La mise en réserve de ressources en vue de la contribution du Secrétariat à la réduction des dépenses des programmes décrétée par le gouvernement à titre de mesure spéciale

rapport du Comité parlementaire sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels; ainsi que les travaux préliminaires d'élaboration d'un nouveau processus de planification stratégique des techniques d'information et d'une stratégie pour la conception des réseaux de traitement électronique des données (voir p. 2-17).

- En gestion des biens immobiliers, un examen important de la législation a été entrepris en collaboration avec le ministère de la Justice; huit ministères de la région de la Capitale nationale se sont vu transférer la garde de leurs biens immobiliers (assurée antérieurement par le ministère des Travaux publics); un examen stratégique des questions ayant trait aux biens immobiliers du gouvernement fédéral dans plusieurs centres urbains, dont Toronto et la région de la Capitale nationale, a également été entrepris (voir p. 2-17).

- Le projet de loi C-72 sur les langues officielles a été discuté en première lecture à la Chambre des communes le 25 juin 1987; un symbole a été conçu pour indiquer que le service au public est offert dans les deux langues officielles (voir p. 2-16).

B. Rendement récent

1. Points saillants pour l'année en cours et l'année précédente

- En vertu de l'APRM, le Conseil du Trésor a signé un PE avec Douanes et Accises Canada et Travail Canada, tandis que des pourparlers se poursuivent avec le ministère des Affaires extérieures, le ministère des Communications, la Commission de l'Emploi et de l'Immigration du Canada, les Archives nationales la Bibliothèque nationale et la Commission nationale des libérations conditionnelles. L'examen d'environ 23 politiques administratives a permis de rationaliser les opérations et de réduire de 65 % le nombre de rapports à présenter (voir p. 2-16).

- Les réalisations dans le domaine de la gestion des ressources humaines sont les suivantes:

- l'étude sur la mise en oeuvre de la parité salariale a été approuvée par le président du Conseil du Trésor en mai 1987 (voir p. 2-17);

- Le gouvernement a fait connaître au public le 9 décembre 1987 un rapport sur la condition des personnes handicapées; un projet concernant la déclaration volontaire d'identité, de la part des employés, est en cours et les réponses des ministères sont attendues pour avril 1988 (voir p. 2-17);

- une révision importante des normes de classification a été entreprise en 1986-1987; depuis, 41 normes ont été révisées et mises à jour (voir p. 2-17);

- le projet de loi C-33 sur la réforme des pensions a été discuté en première lecture le 16 décembre 1986 et les travaux préparatoires de la mise en oeuvre de la phase I ont été exécutés (voir p. 2-16);

- la mise en oeuvre du régime de soins dentaires a été amorcée; l'élément Conseil national mixte du régime est entré en vigueur en mars 1987, tandis que l'élément Alliance de la Fonction publique du Canada est entré en vigueur en mai 1987 (voir p. 2-16).

- Les progrès accomplis récemment dans le domaine de la gestion de l'information et de l'administration comprennent la mise en oeuvre, dans les ministères et organismes, des politiques révisées sur la sécurité et la collecte de renseignements; la participation à l'élaboration de la réponse du gouvernement au

Tableau 1: Besoins financiers par activité

(en milliers de dollars)				Budget des dépenses	Prévu	Différence	Détails
				1988-1989	1987-1988		à la page
Gestion des dépenses	11 681	11 780	(99)	2-18			
Gestion du personnel	18 724	16 072	2 652	2-20			
Relations de travail	6 327	6 212	115	2-22			
Politique administrative	7 192	6 573	619	2-24			
Langues officielles	5 222	5 088	134	2-26			
Bureau de gestion des biens	4 228	2 933	1 295	2-28			
Immobiliers	15 626	15 068	558	2-30			
Administration centrale	69 000	63 726	5 274				

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1988-1989 s'élèvent à 5 millions de dollars, soit 8 % de plus que ce qui avait été prévu en 1987-1988. Cette augmentation est due aux raisons suivantes:

- les coûts accrus des mesures liées aux langues officielles
 - l'étude sur la parité salariale
 - la révision des pensions de la fonction publique et des projets connexes
 - le programme d'équité en matière d'emploi
 - mise en oeuvre des améliorations apportées au fonctionnement de la Loi sur l'accès à l'information et sur la Loi sur la protection des renseignements personnels
 - la mise en oeuvre de la politique du faire ou faire faire
 - le transfert du programme Dossier urbain Canada, qui relevait du ministère des Travaux publics
 - la contribution du Secrétariat à la réduction des effets de la fonction publique
 - l'augmentation des coûts nets de fonctionnement en ce qui concerne les salaires et traitements, les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés et les biens et services
- (en milliers de dollars)
- 170
- 1,513
- 645
- 444
- 609
- 350
- 1,447
- (545)
- 641

● De la documentation et des conseils seront offerts de nouveau à l'appui du projet de loi C-72 sur les langues officielles. La révision de la politique sur la formation linguistique sera achevée (voir p. 2-15).

● Des négociations collectives seront entamées avec la presque totalité des 77 unités de négociation des syndicats de la fonction publique (voir p. 2-17).

Plans pour 1988-1989

1. Points saillants pour l'année budgétaire

- Le Conseil du Trésor signera plusieurs protocoles d'entente (PE) avec les ministères et organismes en vertu du régime d'accroissement des pouvoirs et des responsabilités ministériels (APRM). En outre, l'examen exhaustif des politiques administratives, qui a pour but de rationaliser les procédures suivies par les ministères qui transigent avec le Conseil du Trésor, prendra fin au cours de l'année (voir p. 2-16).
- Dans le domaine de la gestion des ressources humaines, le Secrétariat prévoit:

- achever l'étude qu'il a entreprise en 1987 au sujet de la mise en oeuvre de la parité salariale et présenter ses recommandations au Président à la fin de 1988 (voir p. 2-16).

- commencer à examiner une autre série de plans d'action triennaux présentés par les sociétés d'État et évaluer les progrès et les objectifs des ministères en ce qui concerne l'équité en matière d'emploi (voir p. 2-16);

- amorcer la deuxième phase de la Réforme des pensions de la fonction publique et constituer un conseil de gestion des pensions qui sera chargé de l'application de la Loi sur la pension de la Fonction publique (voir p. 2-15);

- élaborer une politique sur les garderies pour la fonction publique et aider les ministères à la mettre en oeuvre (voir p. 2-17).

- Au cours de l'année, plusieurs projets pilotes découlant de la politique de livraison des services gouvernementaux seront amorcés dans certains ministères (voir p. 2-15).

- En ce qui touche la gestion des biens immobiliers, les mesures prises pour la réaffectation des biens immobiliers entre les ministères et la définition des responsabilités des ministères à l'égard de la gestion des investissements et de la prestation des services prendront fin. Des stratégies concernant la gestion des biens immobiliers dans certains centres urbains seront également élaborées (voir p. 2-16).

B. Emploi des autorisations en 1986-1987 -- Volume II des Comptes publics

Crédits (dollars)			
Budget principal	Total disponible	Emploi réel	
Programme relatif à l'administration centrale			
1			
(S) Dépenses du Programme	57 619 000	55 360 000	54 392 743
(S) Président du Conseil du Trésor - Traitement et allocation pour automobile	40 000	41 098	41 098
(S) Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4 911 000	5 444 000	5 444 000
(S) Remboursements de montants portés aux recettes d'exercices précédents	...	5	5
Total du Programme - Budgétaire			
	62 570 000	60 845 103	59 877 846

Programme par activité

(en milliers de dollars) Budget principal 1988-1989

Budget principal	Budgétaire	Années- personnes	Fonction - Dépenses	Paielements	autorisées nement en capital de transfert
Total 1987-1988					

Gestion des dépenses	158	11 575	106	....	11 681	11 780
Gestion du personnel	191	18 570	154	....	18 724	15 540
Relations de travail	87	6 178	149	....	6 327	6 212
Politique						
administrative	72	7 184	8	....	7 192	7 105
Langues officielles	64	5 192	30	....	5 222	5 088
Bureau de gestion						
des biens immobiliers	24	4 212	16	....	4 228	2 933
Administration						
centrale	153	15 295	13	318	15 626	15 068
Années-personnes autorisées 1987-1988	754					
		68 206	476	318	69 000	63 726

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989 -- Partie II du Budget des dépenses
 Besoins financiers par autorisation

Credits	(en milliers de dollars)	Budget principal 1988-1989	Budget principal 1987-1988
---------	--------------------------	----------------------------	----------------------------

Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique

1	Dépenses du Programme	63 184	58 225
(S)	Président du Conseil du Trésor - Traitement et allocation pour automobile	46	40
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	5 770	5 461

Total du Programme

69 000	63 726
--------	--------

Credits - Libellé et sommes demandées

Credits	(dollars)	Budget principal 1988-1989
---------	-----------	----------------------------

Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique

1	Administration centrale de la fonction publique - Dépenses du Programme et subventions inscrites au Budget	63 184 000
---	--	------------

Autorisations de dépenser

A.	Autorisations pour 1988-1989	2-4
B.	Emploi des autorisations en 1986-1987	2-6

Section I
Aperçu du Programme

A.	Plans pour 1988-1989	2-7
B.	1. Points saillants	2-9
	2. Sommaire des besoins financiers	
B.	Rendement récent	
	1. Points saillants	2-10
	2. Examen des résultats financiers	2-12
C.	Données de base	
	1. Introduction	2-13
	2. Mandat	2-13
	3. Objectif du Programme	2-13
	4. Organisation du Programme en vue de son exécution	2-13
D.	Perspective de planification	
	1. Facteurs externes qui influent sur le Programme	2-15
	2. Initiatives	2-15
	3. Etat des initiatives annoncées antérieurement	2-17
E.	Efficacité du Programme	2-17

Section II
Analyse par activité

A.	Gestion des dépenses	2-18
B.	Gestion du personnel	2-20
C.	Relations de travail	2-22
D.	Politique administrative	2-24
E.	Langues officielles	2-26
F.	Bureau de gestion des biens immobiliers	2-28
G.	Administration centrale	2-30

Section III
Renseignements supplémentaires

A.	Aperçu des ressources du Programme	2-31
	1. Besoins financiers par article	
	2. Besoins en personnel	2-32
B.	Coût net du Programme	2-33

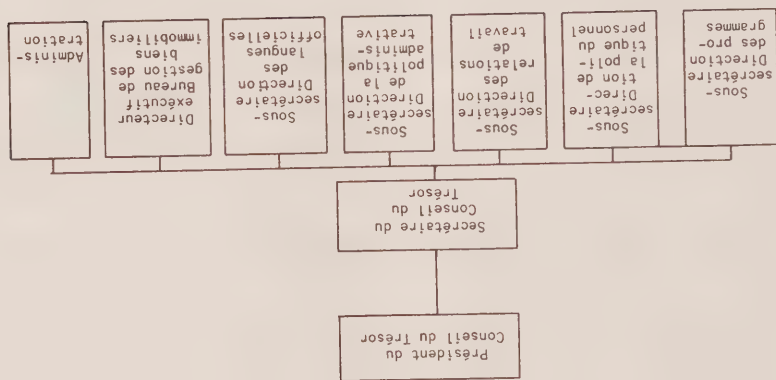
Programme relatif à
l'administration centrale
de la fonction publique
Plan de dépenses 1988-1989

Tableau 2: Plan de dépenses du Ministère par programme

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Différence		Détails à la page
			\$	%	
Administration centrale de la fonction publique	69 000	63 726	5 274	8,3	2-3
Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale	540 000	546 125	(6 125)	(1,1)	3-3
Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance	300 578	280 289	20 289	7,2	4-3
Programme d'affectations temporaires	843	796	47	5,9	5-3
Total du budgétaire	910 421	890 936	19 485	2,2	

Programme d'affectations temporaires: Ce programme fournit une équipe de cadres et de hauts fonctionnaires pour l'exécution de tâches temporaires hautement prioritaires dans les ministères, les organismes et les sociétés d'Etat moyennant la récupération des coûts.

Tableau 1 : Rapport entre l'organisation et les dépenses des programmes en 1988-1989 (en milliers de dollars)



Programme des du gouverne- ment et des programmes financés par l'administra- tion centrale	Programme de contributions de l'employeur d'assurance aux régimes	Programme d'affectations temporaires	Total
11 681	18 724	6 327	7 192
5 222	4 228	15 626	69 000
540 000		300 578	843
			910 421

Rôle et responsabilités

Le Conseil du Trésor est un comité du Conseil privé de la Reine pour le Canada. Il est composé du président du Conseil du Trésor, du ministre des Finances et de quatre autres ministres nommés par le gouverneur en conseil.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor, dirigé par le secrétaire, qui relève lui-même du président du Conseil du Trésor, est l'un des deux organismes qui secondent le Conseil du Trésor. Le deuxième est le Bureau du Contrôleur général du Canada.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor est l'organe administratif du Conseil du Trésor. Le Secrétariat fonctionne en vertu des pouvoirs généraux conférés par les articles 3 à 7 de la Loi sur l'administration financière ainsi que d'autres lois; il seconde le Conseil du Trésor en tant que gestionnaire général et employeur de la fonction publique. À ce titre, le Secrétariat est chargé de lui recommander des politiques, directives et règlements en ce qui a trait à la gestion des ressources financières, humaines et matérielles et de le conseiller dans ces domaines et s'intéresse aux initiatives, questions et activités qui touchent tous les secteurs de dépenses du gouvernement.

Organisation et programmes du Ministère

Le présent plan de dépenses du Ministère décrit les programmes administrés par le Secrétariat du Conseil du Trésor. Voici un bref résumé de chacun d'eux:

Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique: Ce programme comprend sept activités, dont six ont pour objet de dispenser des conseils et d'élaborer des politiques dans les domaines de la gestion des dépenses, de la gestion du personnel, des relations de travail, de la politique administrative, des langues officielles et de la gestion des biens immobiliers, alors que la septième assure l'administration du Ministère. Il fournit aussi les ressources nécessaires à l'administration des trois autres programmes du Secrétariat.

Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale: Ce programme fournit des fonds pour compléter d'autres crédits se rapportant aux charges salariales et à d'autres besoins et pour payer diverses menues dépenses imprévues auxquelles il n'est pas autrement pourvu. Il fournit aussi des ressources pour les coûts d'un nombre restreint de programmes dont le financement est centralisé.

Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance: Ce programme fournit des fonds pour permettre au gouvernement, en tant qu'employeur, de verser des contributions aux régimes d'assurance et d'avantages sociaux des employés.

1-1	Aperçu du Ministère
2-1	Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique
3-1	Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale
4-1	Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance
5-1	Programme d'affectations temporaires

Préface

Conçu pour servir de document de référence le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant

répondre à leurs besoins propres.

Il comprend un aperçu du Ministère, qui brosse un tableau du Ministère, ainsi qu'un plan de dépenses pour chacun des programmes du Ministère.

Chaque plan de dépenses de programme commence par les détails sur les autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder pour objet d'assurer une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et de permettre d'évaluer les résultats financiers dudit programme au cours de l'année écoulée.

Pour chaque plan de dépenses de programme, une première section intitulée Aperçu du Programme fournit des renseignements sur les éléments clés des plans et du rendement actuels du Programme ainsi que des données de base. Elle est suivie de renseignements plus détaillés sur les activités qui justifient les ressources demandées. Suivent des renseignements supplémentaires sur la composition des ressources du Programme, renseignements qui comprennent des explications et des analyses supplémentaires.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. Une table des matières générale énumère les chapitres et chaque programme fait l'objet d'une table des matières détaillée. Dans chaque aperçu du Programme, un sommaire des besoins financiers comprend, le cas échéant, des renvois aux renseignements plus détaillés qui figure ailleurs dans le plan. En outre, dans tout le document, des renvois permettent à l'utilisateur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1988-1989
Partie III
Conseil du Trésor du Canada
Secrétariat

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1988

En vente au Canada par l'entremise des

librairies associées

et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada

Approvisionnement et Services Canada

Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1989-III-70

au Canada: \$ 8,00

à l'étranger: \$ 9,60

ISBN 0-660-53975-6

Prix sujet à changement sans préavis

**Conseil du Trésor
du Canada
Secrétariat**

**Budget
des dépenses
1988-1989**



Plan de dépenses

Partie III

A1
N
77

Veterans Affairs Canada



1988-89 Estimates

Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1988

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnement et Services Canada
Ottawa, (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1989-III-49 au Canada: 13,00 \$
ISBN 0-660-53976-4 à l'étranger: 15,60 \$

Prix sujet à changement sans préavis

1988-89 Estimates

Part III

Veterans Affairs Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

There are five chapters in this document. The first provides an overview of the Portfolio intended to provide a complete but concise summary for the reader interested in the overall situation.

Chapters 2 to 5 present the Expenditure Plans for each of the Portfolio's Programs. Each chapter begins with Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts for the particular Program being described. This is to provide continuity with the other Estimates documents as well as to aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

Chapter 2, the Program Expenditure Plan for the Veterans Affairs Program, is divided into three sections. Each section provides increasing levels of detail about the Program. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that forms the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analysis that the reader may require to understand the Program more fully.

Chapter 3, 4 and 5 present, respectively, the Program Expenditure Plans for the Canadian Pension Commission Program, the Bureau of Pensions Advocates Program, and the Veterans Appeal Board Program which replaced the War Veterans Allowance Board Program and the Pension Review Board Program as a result of Bill C-66 passed on June 30, 1987. Each chapter has two sections. Section I provides a detailed overview of the Program including a description as well as information on its background, objectives and planning perspective. Section II provides further information on costs and resources by object that the reader may require to understand the Program more fully.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A general table of contents lists the chapters, and detailed tables of contents are provided for each Program. For easy access to financial information, the Portfolio Spending Plan in Chapter I provides page references to the schedule of Financial Requirements in each Program Expenditure Plan. When appropriate, each of these schedules in turn provides cross-references to the more detailed information about each of the activities of a Program.

Table of Contents

Portfolio Summary	1 - 1
Veterans Affairs Program	2 - 1
Canadian Pension Commission Program	3 - 1
Bureau of Pensions Advocates Program	4 - 1
Veterans Appeal Board Program	5 - 1

Portfolio Summary

Introduction

Veterans Affairs exists to assist Canadians who served in the First and Second World Wars and the 1950-53 Korean War, their survivors and dependents. Certain civilians are also entitled to benefits because of their wartime service along with former members of the regular forces and the Royal Canadian Mounted Police.

Nearly 1,750,000 men and women saw wartime service for Canada. Appropriately 110,000 died in these wars and Veterans Affairs is responsible for commemorating their sacrifice. Of the 670,000 who are living, 30,000 are women. The average age of Canada's veteran population is 67. One in every three Canadian men over the age of 65 is a war veteran. Approximately ninety per cent of the Portfolio's budget goes directly to 230,000 clients in the form of pensions, health care and economic support.

The high percentage of veterans who are older than age 65 is presenting Veterans Affairs with significant challenges. The experiences of Veterans Affairs over the next few years in terms of program content, staff attitudes and delivery methods should be invaluable to a society anticipating an unprecedentedly large percentage of senior citizens by the end of the century. This will be supportive of the government's recent initiative to meet the needs of a federal focus for the concerns of all Canadian seniors.

In recognizing the unique contributions made by veterans and certain civilians to Canada's war and peacekeeping efforts over the past decades, Canada has established various programs designed specifically for them. The following items form the core of the benefits available to veterans and certain civilians, their survivors and dependants.

HEALTH CARE is the fastest-growing program area in the Portfolio. A major objective is to assist veterans to remain in their own homes and communities through the Veterans Independence program (VIP). The health care program also looks after the needs of veterans requiring long term institutional care, both in departmental institutions, namely Ste. Anne's Hospital and Senneville Lodge in Ste. Anne de Bellevue, Rideau Veterans Home in Ottawa, and Saskatoon Veterans Home in Saskatoon and in provincial and community institutions. Eligible veterans also receive drugs, eye-glasses, hearing aids and a wide range of other health benefits and services from this program.

PENSIONS and other benefits are paid as compensation for service related death and disability. Prisoner of War compensation benefits are, like pensions, awarded by the Canadian Pension Commission. Pensions are paid without regard to the income of recipients.

ECONOMIC SUPPORT in the form of War Veterans Allowance is paid to veterans, certain civilians and dependants. It provides a monthly allowance to recipients who meet service eligibility requirements and who, because of age or incapacity are unable to work. Dependants benefit through married rates of allowance and a special dependant child allowance.

In addition, commemorative and special support programs such as funeral and burial grants and the assistance fund are managed under this activity.

PROPERTY CONTRACTS are managed to assist veterans who settled under the Veterans Land Act so that they may acquire title to the property on which they are settled. A total of 144,000 veterans have been settled since the Act was passed in 1942.

Veterans are entitled to free legal aid services at various levels of the pension and allowance processes including appeals to the Veterans Appeal Board. This service is provided by the Bureau of Pensions Advocates.

BENEFITS FOR VETERANS AND DEPENDENTS: In 1988-89 \$1,492,000,000 of a total estimate of \$1,649,294,000 will be delivered to an estimated 230,000 veterans and their dependents in the form of \$300,000,000 in health care, \$832,000,000 in pensions and \$360,000,000 in economic and other support program benefits.

Priorities For The Future

Courtesy, generosity and speed of service to clients will continue as the guiding framework for all Portfolio activities and planning.

The major challenges that determine priorities at the strategic level are:

- the aging of the eligible veteran population will increase demands for health care well beyond current capability to serve these needs; and
- a known increase in workload will severely tax staff. This pressure, coupled with the requirement to meet person year reduction targets, will lead to a drop in service standards as early as 1988-89 unless corrective action is taken.

Hence, the global priorities are:

- to take steps to ensure that health care demands can be met, looking well beyond the turn of the century;
- to streamline and reallocate resources from areas of decreasing demand to areas of intensifying work pressure; and
- to ensure that the resulting changes are implemented without any drop in level of service to the veteran and with every consideration to avoid, as far as possible, adverse effects on Portfolio staff.

Expected Highlights for 1988-89

Health Care: The major initiative will be the presentation of options to meet the expected high demand for institutional care for eligible veterans. Once approved as a 10 to 15 year plan, this initiative will require the negotiation of master agreements with provincial governments for the provision and funding of health services and care for eligible veterans. In addition there is an immediate need to undertake significant structural and program changes in the four departmental institutions to meet the current and future health care needs of veteran patients.

Expected highlights (see pages 2-8 and 2-9):

- \$300,000,000 in benefit to clients through treatment, Veterans Independence program, institutional care and other purchased health services, an increase of 12% over the 1987-88 forecast;
- a 30% growth in Veterans Independence program caseload from 24,000 in 1987-88 to 31,500 in 1988-89;
- improved service and increased efficiency by moving to introduce national systems for processing treatment benefit claims based on the pilot project with a private contractor in Ontario Region;
- completion of a major review of Veterans Treatment and Care Regulations dealing with veteran's health care benefits; and
- shelter and housing alternatives which make it easier for veterans to live independently outside institutions will be actively explored with the Central Mortgage and Housing Corporation, veterans' groups and local housing authorities.

Disability Pensions: The emphasis will be on maintaining the current high standards of service even though demand has shown no sign of levelling off. As an example the number of first applications has risen approximately 50% over the past 5 years.

Expected Highlights (see page 2-9):

- 145,000 clients will be receiving \$832,000,000 in benefits;
- workload in the pension area has shown no sign of levelling off;
- Bureau of Pensions Advocates workload predicted to exceed its capacity to respond;
- pension process will be examined for potential for further streamlining and to confirm resource requirements of the departmental and agency organizations involved;
- significant workload increase in age sensitive benefits such as attendance allowance; and
- Veterans Appeal Board fully functional.

Economic Support: The benefit pay out of the allowance program will decline as veterans and dependents receive Old Age Security benefits. Therefore, the emphasis will be on maintaining the current high standards of service and achieving greater ease for veterans and dependents in continuing to qualify for program benefits while employing the absolute minimum of staff in administering the program.

Expected Highlights (see page 2-10):

- 69,000 clients will be receiving \$349,000,000 in War Veterans Allowance benefits;
- the volume of new allowance applications will remain relatively stable in 1988-89;
- complete an independent study of the long term future of the War Veterans Allowance program.

Veterans Land Administration and other initiatives (see pages 2-10 and -11):

- re-examine the sunset plan for the Veterans Land Administration as determined by the results of a study now started on the feasibility of continuing with an 'in house' operation or transferring all or part of it to Central Mortgage and Housing Corporation or to the private sector;
- initiate the development of a long range plan to ensure there are appropriate programs for commemoration of war-time sacrifice;

- complete a major study on trusteeship and guardianship services for veterans including the identification of future needs and methods to meet those needs. The study is a follow-up to Auditor General observations;
- following the consolidation of the Pension and Prisoner of War Acts, further consolidation of Portfolio legislation will be undertaken to the extent permitted by other legislative priorities and availability of staff resources;
- improve both the forecasting of and actual level of contact with veterans and dependants eligible for health care benefits through an initiative with Health and Welfare whereby veterans will be able to identify themselves through the Old Age Security application and Guaranteed Income Supplement renewal process; and
- continue the pursuit of improvements to the overall management of Portfolio programs through enhancements to management information systems.

Portfolio Spending Plan

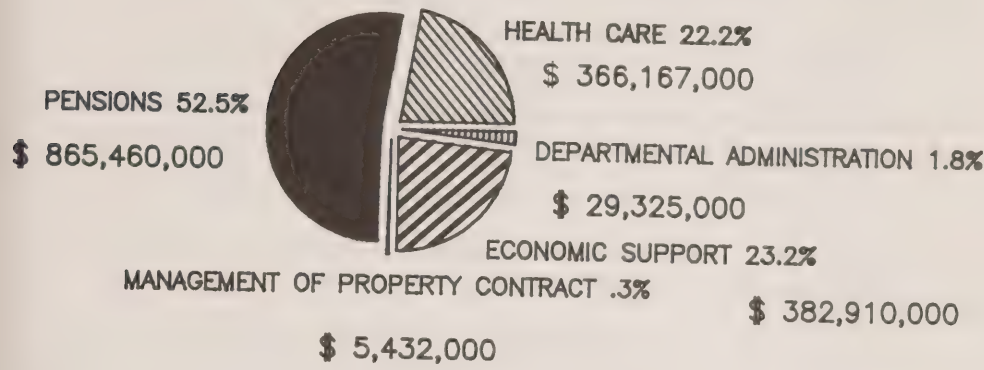
Figure 1 presents the spending plan for the Portfolio by Program. All proposed expenditures are budgetary.

Figure 1: 1988-89 Portfolio Spending Plan by Program

Figure 1: 1988-89 Political Spending					
(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change		For Details See Page
			\$	%	
Budgetary					
Veterans Affairs Program	1,636,928	1,608,109	28,819	1.8	2-11
Canadian Pension Commission Program	3,976	3,619	357	9.8	3-6
Bureau of Pensions Advocates Program	5,864	6,381	(517)	8.1	4-6
Veterans Appeal Board Program	2,526	3,041	(515)	16.9	5-6
	1,649,294	1,621,150	28,144		
Non-Budgetary					
Repayment of loans under Veterans Land Act	(26,500)				

Figure 2 presents the spending plan for the Portfolio for 1988-89, based on the activity structure and includes administrative support.

Figure 2: 1988-89 Portfolio Spending Plan by Activity



Performance Highlights for 1986-87

The focus for the Portfolio during the year was to make significant progress in achieving the Minister's service-to-client goals of courtesy, generosity and speed. These goals had tangible implications for benefit improvements, ease of access for veterans and their dependants to Veterans Affairs offices and services and removing red tape in processing benefits and claims. This year also set the stage for significant service and productivity gains in health and economic support programs from the example of successes with disability pensions.

Generally, serving veterans better was the objective of 1986-87. The "one-stop" service concept was completed with the Department and the Canadian Pension Commission offices integrated in 32 districts across the country. Person year savings achieved from productivity gains in the economic support program were allocated to growing need for human resources in the health care programs. Volumes in the pension program continued to increase and the number of favourable pension claims continued to rise. Other highlights were:

Disability Pensions:

- 144,000 recipients benefited from \$766,513,000 under pension legislation;
- as an example of total pension claim activity, initial applications for disability pension awards increased approximately 50% over the past five years;
- Ministerial "turn around time" goal of 90 days for processing initial applications for disability pensions was met;
- more benefits were made available to pensioners and widows and children of deceased pensioners. Bill C-100 increased the maximum benefits for combined disability and prisoner of war pensioners from 100% to 150% rate of disability;
- approval of a proposal to merger the Pension Review and War Veterans Allowance Boards; and
- the Canadian Pension Commission enhanced service to veterans across Canada with commissioner and entitlement board services made available in Toronto and Montreal, following the provision of this service in Vancouver a year earlier.

Health Care:

- Health programs provided benefits, services and institutional care to a total population of 230,000. Total expenditures, including administration, amounted to \$286,848,000 in 1986-87 or 13% over 1985-86;
- 16,250 veterans were receiving benefits under the Veterans Independence program on March 31, 1987;
- the extension of Veterans Independence program services to First World War veterans near-recipients was stepped up from the scheduled January 1, 1988 commencement date to October 1, 1986;
- services to Ontario veterans were improved by the introduction of an automated pharmacy accounts processing system (April 1986).
- A joint public/private alternative shelter initiative, the Veterans Memorial Housing Society project, was completed in Vancouver; and
- significant progress has been made in upgrading the quality of four long term care facilities for veterans.

Economic Support:

- as of 31 March 1987, approximately 83,000 veterans and their dependents were receiving War Veterans Allowance. The annual benefit payment was \$425,401,000;
- Phase I of harmonization of the allowance programs with the Guaranteed Income Supplement program of Health and Welfare was completed during 1986-87 with Phase II completed in April 1987; and
- verification of accuracy of income reporting and benefit calculation was enhanced by client information transfer between Revenue Canada and Veterans Affairs.

Veterans Land Administration and other initiatives:

- changes to the Veterans' Land Act allow a veteran to request that his/her spouse become a joint party to the agreement of sale;
- the number of accounts outstanding under the Veterans Land Act declined to 21,133 at March 31, 1987, as 2,705 veterans repaid their loans during the year. Principal recovered during the year was \$26,500,000 and \$8,800,000 in interest was also collected; and
- amendment to the Education Assistance Regulations in July, 1986, increased tuition assistance for orphaned children of disability pensioners from \$800 to \$1,500 a year.

Portfolio Organization, Roles and Responsibilities (see figure 3 for details)

Veterans Affairs is made up of the Department of Veterans Affairs and three independent agencies, namely, the Canadian Pension Commission, the Bureau of Pensions Advocates and the Veterans Appeal Board which was introduced with the passage of Bill C-66. The Board has taken over the duties of the War Veterans Allowance Board and the Pension Review Board. The mission statement of the Portfolio is:

"To provide veterans, qualified civilians and their families with the benefits and service to which they are entitled; to promote their well-being and self-sufficiency as participating members of their communities and to keep the memory of their achievements and sacrifice alive for all Canadians".

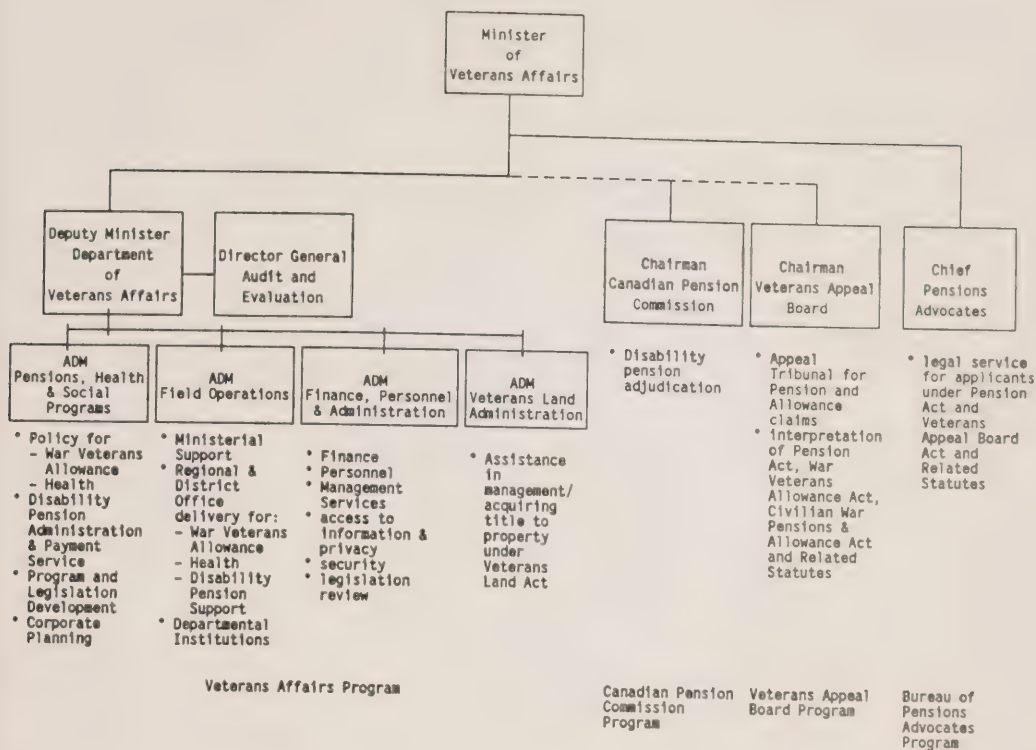
In addition to veterans and their dependants, services are also provided to, among others, disability pensioners from the regular Armed Forces and members of the Royal Canadian Mounted Police.

The team approach to operations is coordinated by a Portfolio Executive Committee chaired by the Deputy Minister and made up of the head of each Agency. This Committee resolves issues with Portfolio-wide impact, establishes resource requirements and deliberates on how the Portfolio can best meet the everyday and long-term needs of the veteran population.

Four Programs make up the Veterans Affairs Portfolio. The Veterans Affairs Program, under the authority of the Department of Veterans Affairs Act and related legislation, provides a range of benefits and services to veterans, their dependants and survivors. Together, the other three Programs, namely the Canadian Pension Commission, the Bureau of Pensions Advocates and the Veterans Appeal Board are involved with the Department of Veterans Affairs in the pension and allowance benefit process. The Canadian Pension Commission is specifically responsible for rendering decisions and holding Entitlement and Assessment boards on claims for disability pensions. The Bureau of Pensions Advocates provides free legal aid services to veteran clients for disability pension applications and appeals, and for War Veterans Allowance appeals. The Veterans Appeal Board reviews and renders decisions in cases of appeals for disability pensions and allowances.

A subordinate committee ensures that administrative processes and practices are complementary throughout the Portfolio. This has special significance for the finance, personnel and administration services provided by the Department to its other partners.

Figure 3: Veterans Affairs Portfolio Organization



- Reporting**
- Minister responsible to Parliament for the Department of Veterans Affairs and the Bureau of Pensions Advocate.
 - The Minister also reports to Parliament for the Canadian Pension Commission and the Veterans Appeal Board.

Veterans Affairs Program

1988-89

Expenditure Plan

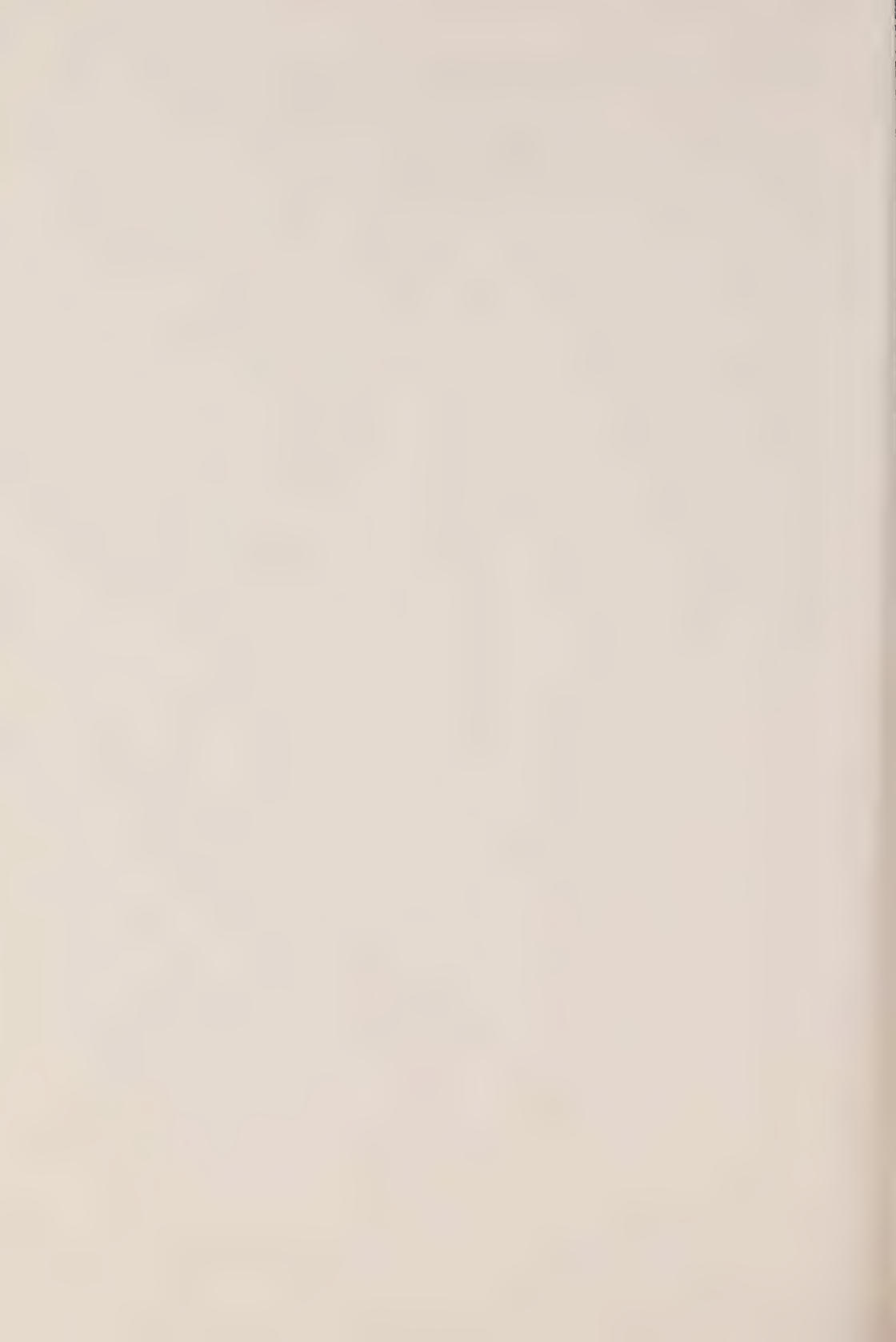


Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89	2-4
B. Use of 1986-87 Authorities	2-7

Section I

Program Overview

A. Plans for 1988-89	
1. Highlights	2-8
2. Summary of Financial Requirements	2-11
B. Recent Performance	
1. Highlights	2-13
2. Review of Financial Performance	2-16
C. Background	
1. Introduction	2-17
2. Mandate	2-17
3. Program Objective	2-17
4. Program Organization for Delivery	2-17
D. Planning Perspective	
1. Factors Influencing the Program	2-21
2. Special Initiatives	2-23
3. Update on Previously Reported Initiatives	2-24
4. Status of Carried Over Initiatives Reported in 1986-87	2-24
E. Program Effectiveness	2-24

Section II

Supplementary Information

A. Pensions	2-27
B. Economic Support	2-34
C. Health Care	2-39
D. Management of Property Contracts	2-47
E. Departmental Administration	2-50

Section III

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources	
1. Financial Requirements by Object	2-52
2. Personnel Requirements	2-53
3. Transfer Payments	2-54
4. Revenue	2-56
5. Net Cost of Program	2-57
B. Acts, Regulations and Orders in Council Relating to the Veterans Affairs Program	2-58

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 -- Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates
Veterans Affairs Program			
1	Operating expenditures	332,968	315,740
5	Grants and Contributions	1,285,488	1,302,914
(S)	Minister of Veterans Affairs - Salary and motor car allowance	46	40
(S)	Re-Establishment Credits and Repayments under Section-15 of the War Service Grants Act of compensating adjustments made in accordance with the terms of the Veterans' Land Act	12	12
(S)	Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment	7	30
(S)	Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	620	707
(S)	Contributions to employee benefit plans	17,787	16,977
Total Program		1,636,928	1,636,420

Votes - Wording Amounts

Vote (dollars)	1988-89 Main Estimates
Veterans Affairs Program	
1 Veterans Affairs - Operating expenditures, upkeep of property, including engineering and other investigatory planning expenses that do not add tangible value to real property, taxes, insurance and maintenance of public utilities; to authorize, subject to the approval of the Governor in Council, necessary remedial work on properties constructed under individual firm price contracts and sold under the Veterans' Land Act, to correct defects for which neither the veteran nor the contractor can be held financially responsible, and such other work on other properties as may be required to protect the interest of the Director therein	332,968,200
5 Veterans Affairs - The grants listed in the Estimates and contributions provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board	1,285,488,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates					Total	1987-88 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary		Transfer			
		Operating	Capital	payments			
Pensions	380	18,288	64	834,742	853,094	823,693	
Economic Support	369	22,107	131	360,672	382,910	437,139	
Health Care	2,300	274,247	1,219	90,701	366,167	341,157	
Management of Property Contracts	137	5,396	24	12	5,432	5,576	
Departmental Administration	444	29,258	67		29,325	28,855	
	3,630	349,296	1,505	1,286,127	1,636,928	1,636,420	
1987-88 Authorized person-years	3,675						

B. Use of 1986-87 Authorities - Volume II of the Public Accounts*

Vote (dollars)	Main Estimates	Total Available for use	Actual Use
Veterans Affairs Program			
1 Operating expenditures	294,776,470	312,396,161	302,921,976
5 Grants and contributions	1,291,411,000	1,278,955,001	1,255,413,748
(S) Minister of Veterans Affairs - Salary and motor car allowance	39,530	41,098	41,098
(S) Re-establishment credits and repayments under Section 15 of the War Service Grants Act of compensating adjustments made in accordance with the terms of the Veterans' Land Act	102,000	2,433	2,433
(S) Returned soldiers insurance actuarial liability adjustment (Returned Soldiers Insurance Act)	30,000	6,760	6,760
(S) Veterans insurance actuarial liability adjustment	707,000	620,294	620,294
(S) Provincial and Dominion Land Grants	-	107,189	107,189
(S) Refunds of amounts credited to revenue in previous years	-	246,225	246,225
(S) Contributions to employee benefit plans	15,244,000	16,934,000	16,934,000
(S) Reduction in VLA Advances	-	1,383	1,383
Total Program - Budgetary	1,602,310,000	1,609,310,544	1,576,295,106
Non-budgetary			
Loans to the Veterans' Land Act Fund pursuant to the Veterans Land Act, Part I, II and III as amended by Vote L55 Appropriation Act No. 31,970. Limit \$605,000,000 (net)	-	442,978,665	(26,814,345)

Expenditures have been restated to reflect revisions to organizational and reporting structures effective in 1987-88.

Section I

Program Overview

A. Plans for 1988-89

1. Highlights

During 1988-89 the Veterans Affairs Program expects to achieve the following:

Health Care with 2,300 authorized person-years (See pages 2-39 to 2-46):

- \$366,000,000 to benefit clients through medical treatment, Veterans Independence program benefits, hospital transfer agreements, institutional care, other health purchased services, and related administration. Of the total, some \$56,000,000 relates to the Veterans Independence program (VIP) which will provide service to almost 31,400 aging veterans; \$30,945,000 relates to hospital transfer commitments; and \$92,955,000 relates to payments for the community and contract hospital care beds for veterans;
- commencing a process to ensure veterans receive appropriate quality care and a safe environment starting with introduction of procedures that enable evaluation of long term institutional care across Canada;
- improving veterans' access to the Veterans Independence program over the next two years. Improvements will include implementation of a simplified contribution renewal process, increased delegation to qualified district staff of benefit decision making and streamlining eligibility determination procedures for speedier service. In addition performance turnaround times and a performance monitoring system for the Veterans Independence program will be established;
- enhancing enjoyment of life for veterans in institutions through a modernized arts and crafts program run by the Canadian Red Cross Society;
- increasing numbers of counsellor visits for health and social services assessments at least in proportion to the caseload growth in the Veterans Independence program estimated at 30% in 1988-89;
- developing on a national basis the Treatment Accounts Processing System (TAPS) piloted in Ontario, whereby a private supplier processes most veteran's treatment claims on behalf of the Department;

- developing a proposal to transfer responsibility for the management of and replacement of the Rideau Veterans Home;
- establishing of policy and plans for the long term institutional care requirements of veterans;
- conducting an evaluation of the Veterans Independence program as to the adequacy of benefit levels, coverage for client groups and generally the effectiveness of the program in staving off institutional care requirements;
- commencing the negotiation of master agreements with provincial governments for the provision and funding of health services and care for entitled veterans in each province;
- completing the major review of Portfolio health care legislation, much of which is over forty years old, including the Veterans Treatment and Care Regulations;
- investigating with Health and Welfare, the need for medical and nursing research support in the care of the elderly; and
- developing clinical nursing guidelines for the care of older institutionalized veterans in co-operation with provincial hospitals.

Disability Pensions with 380 authorized person-years (See page 2-27 to 2-33):

- \$832,000,000 in benefits for approximately 145,000 pensioners;
- completing an examination of the pension system and the development of a process monitoring model with a view to simplification, improvement in performance indicators and other management information;
- implementing improvements to compensation for former prisoners of war program;
- planning improvements to the Gallantry Gratuities and Annuities Order; and
- enhancing future workloads and resource forecasts required through the development of a computer based model for the pension system leading to an appropriate balance and distribution of effort between the various parties involved.

Economic Support with 369 authorized person-years (See page 2-34 to 2-38):

- \$349,000,000 to some 69,000 recipients of War Veterans Allowances;
- completing an independent study of the long term future of the War Veterans Allowance program as the basis for planning the most efficient/effective approach to benefit delivery. This study will be conducted by private contractors and will ensure Auditor General and veterans organization comments of the planning for this program are fully explored; and
- evaluating recent changes to the War Veterans Allowance program which includes the electronic transfer of data between Health and Welfare, Revenue Canada Taxation and Veterans Affairs. Commenced last year, the system allows the War Veterans Allowance program to pay benefits based on information gathered by the Guaranteed Income Supplement program of Health and Welfare Canada.

Veterans Land Administration and other initiatives:

- re-examining the sunset plan for the Veterans Land Administration as determined by the results of a study now started on the feasibility of continuing with an 'in house' operation or transferring all or part of it to Central Mortgage and Housing Corporation or to the private sector;
- initiating a detailed study of commemorative activities for all areas for which the Department has authority. This will assist in the development and implementation of a long range commemoration plan which among other needs will address the long term future of the Vimy memorial;
- consolidating the two existing Portfolio funeral and burial programs into a single departmental program to improve delivery of benefits;
- leading federal funeral service rate negotiations to ensure veterans have the same benefits as received by members of the Royal Canadian Mounted Police and National Defence;
- initiating a trusteeship review project to assess the needs of veterans and their dependents for guardianship and trusteeship services (including administration of benefits);
- placing additional emphasis, through organizational changes, on planning, communications, intergovernmental relationships and strengthening the security function to more fully respond to the new security policy and the Privacy Act;

- continuing to develop the "one family" outlook of the Portfolio, while maintaining the independence of the Department and the Agencies; and
- continuing the pursuit of improvements to the overall management of Portfolio programs, several notable enhancements of management's information systems will take place:
 - the core modules of a new on-line financial management information system will be implemented on April 1, 1988.
 - a micro computer based personnel information system will be introduced nationally by October 1988.
 - a consolidated on-line data environment for client information will be established by March 1989.
 - an enhanced and integrated Performance Measurement System will be implemented in the Operations and Programs Branches in 1988-89.
 - the development of computerized forecasting models for each of the health, pensions and economic programs will be completed.

2. Summary of Financial Requirements

Funding requirements for the Veterans Affairs Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented by activity in Figure 1.

Figure 1: Financial Requirements by Activity (\$000)

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change	For Details See Page
Pensions	853,094	823,872	29,222	2-27
Economic Support	382,910	416,553	(33,643)	2-34
Health Care	366,167	333,071	33,096	2-39
Management of Property Contracts	5,432	5,255	177	2-47
Departmental Administration	29,325	29,358	(33)	2-50
	1,636,928	1,608,109	28,819	
Person-years	3,630			

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are approximately 2% or \$28 million higher than the 1987-88 forecast expenditures (as at October 31, 1987). This increase is due primarily to the following major items:

	(\$000)
• indexing of pensions to Consumer Price Index	29,100
• extension of the Veterans Independence program to near recipients	25,400
• volume and inflationary factors affecting health services	13,800
• indexing of the War Veterans Allowance to Consumer Price Index	15,000
• decrease in War Veterans Allowance due to a decline in the client population and a shift towards greater client access to other income sources	(50,500)
• decrease in contributions to respective provinces in accordance with the agreements of transfer of departmental hospitals	(5,500)

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 forecast is approximately \$28 million or 1.7% lower than the 1987-88 Main Estimates of \$1.6 billion (Extracts from Part II of the Estimates). This decrease is due primarily to the following major items:

	(\$000)
• projections for War Veterans Allowance indicate a decrease in requirements owing to the reduction in mispayments to clients as a result of harmonization with the Guaranteed Income Supplement program of Health and Welfare	(21,000)
• decrease in Veterans Independence program due to lower than anticipated expenditures per client	(3,500)
• a reprofiling of expenditures, arrived at by consultations between the Department and provinces relating to the agreements of transfer of departmental hospitals	(7,000)
• volume and inflationary factors affecting health services	4,200

B. Recent Performance

1. Highlights 1986-87

While the Agencies within the Portfolio remained independent from one another, the thrust to offer veterans and their families a total, integrated service accelerated during the year. The "one-stop" service initiative was completed. In order to meet the needs of veterans who are not as mobile as they once were, the Department of Veterans Affairs and the Canadian Pension Commission no longer have separate offices in the same city; both share accommodation in 32 district offices throughout Canada. This service initiative was equally complemented by completion of significant productivity improvements in the administration of the War Veterans Allowance program. (Expected highlights reported in 1986-87)

Other highlights:

Disability Pensions:

- 144,000 recipients benefited from \$766,513,000 under legislation;
- as an example of total pension claim activity, the volume of initial applications increased approximately 50% over the past five years;
- Ministerial "turn around time" goal of 90 days for initial applications for disability pensions was met; and
- more benefits were made available to pensioners and widows and children of deceased pensioners. Bill C-100 increased the maximum benefits for combined disability and prisoners of war pensions from 100% to 150% rate of disability. (Expected highlight reported in 1986-87).

Health Care:

- health care programs provided benefits, services and institutional care to a total population of 230,000. Total expenditures, including administration, amounted to \$286,848,000 in 1986-87, an increase of \$33,749,000 or 13% over 1985-86;
- on March 31, 1987, 15,500 veterans were being helped to remain independent in their own homes under the Veterans Independence program with institutional services being provided to 740 veterans under the same program;

- the extension of Veterans Independence program services to First World War veterans near-recipients was stepped up from the scheduled January 1, 1988 commencement date to October 1, 1986. This allowed another 5,750 veterans to qualify for full VIP benefits;
- services to Ontario veterans were improved by the introduction of an automated pharmacy accounts processing system (April 1986). Effective June 1, 1987, the majority of the remaining treatment benefit programs was also automated allowing 56,000 Ontario veterans direct access to more than 20,000 health care service suppliers in the province. (Expected highlight reported in 1986-87 as greater use of "doctor and dentist of choice");
- In the summer of 1986, the Veterans Memorial Housing Society project was completed. This was a joint venture by the management and key staff of Veterans Affairs, the Royal Canadian Legion and the Army, Navy and Air Force Veterans Association in Canada, which resulted in a unique alternative to institutional admission for approximately 150 veterans in the Vancouver area; and
- significant progress has been made on upgrading the quality of long term care facilities for veterans. As examples:
 - La Maison Paul-Triquet, V.C., a modern 64 bed long term care unit in Quebec City was well on its way to completion with a scheduled opening in the fall of 1987.
 - Last phases of the construction program were completed leading to opening of the new 300 bed George Derby Centre in Burnaby, British Columbia which will take place in 1987-88.
 - Construction of the replacement for the Western Counties Wing in London, Ontario began in 1986-87.
 - Negotiations were completed preparatory to Treasury Board approval of a joint initiative with the province of Ontario to replace the "G" Block long term care unit at Sunnybrook Medical Centre in Toronto.

Economic Support:

- as of 31 March 1987, approximately 83,000 veterans and their dependents were receiving War Veterans Allowance. The annual benefit payment was \$425,401,000. Quarterly indexing of allowance benefits increased maximum rates by 4.3%;

- Phase I of harmonization of the allowance programs with the Guaranteed Income Supplement program of Health and Welfare was completed during 1986-87 with Phase II completed April 1987. Clients of both programs are now served more easily and accurately, requiring them to complete only one annual statement of income information. This initiative is expected to have a significant impact on the volume and amount of mis-payments to clients and it has allowed a re-deployment of more than 30% of the program staff administering the allowances to the growing need in the health care area; and
- verification of accuracy of income reporting and benefit calculation was enhanced by client information transfer between Revenue Canada and Veterans Affairs. This system allows a comparison between income reports on Veterans Affairs records and those held by Revenue Canada for the same client. The system will be fully operational in 1987-88. Initial indication is that this process has identified both over and underpayments of allowance. Underpayments will be corrected by immediate payment adjustments. Overpayments will be handled under an existing overpayment policy that permits collection of overpayments only in cases of considerable client assets or fraud.

Veterans Land Administration and other initiatives:

- changes to the Veterans' Land Act allow a veteran to request that his/her spouse become a joint party to the agreement of sale. As a result, substantial savings are realized by the veteran's estate placing less of a burden on the veteran's widow/widower;
- The Veterans Land Act was enacted in 1942. Since its inception, approximately 144,000 veterans have settled under this program. The number of accounts outstanding under the Veterans Land Act declined to 21,133 at March 31, 1987, as 2,705 veterans repaid their loans during the year. Principal recovered during the year was \$26,500,000 and \$8,800,000 in interest was also collected;
- an amendment to the Education Assistance Regulations in July, 1986, increased tuition assistance for orphaned children of disability pensioners from \$800 to \$1,500 a year; and
- program leadership for veterans trust accounts and estates was consolidated into one unit.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1986-87 Financial Performance*

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Pensions	786,015	806,571	(20,556)
Economic Support	467,897	460,107	7,790
Health and Social Services**	286,848	300,705	(13,857)
Management of Property Contracts	6,048	6,287	(239)
Departmental Administration	29,488	28,640	848
	1,576,296	1,602,310	(26,014)

* Expenditures have been restated to reflect a revision to organizational and reporting structures effective in 1987-88.

** Currently Health Care

Explanation of Change: The 1986-87 Actual expenditures were approximately 1.6% or \$26 million lower than the 1986-87 Main Estimates. This decrease related to the following major items:

- | | |
|---|----------|
| | (\$000) |
| • less than a 3% fluctuation from pension model forecast | (20,200) |
| • less than a 2% fluctuation from the War Veterans Allowance model forecast | (6,000) |
| • a reprofiling of expenditures, arrived at by consultations between the Department and provinces, relating to the agreements of transfer of departmental hospitals | (6,100) |
| • lower than anticipated costs per recipient under the Veterans Independence program | (3,300) |
| • Treasury Board imposed government wide reduction | (2,100) |
| • volume and inflationary factors affecting health services | 8,300 |
| • increase in salary and wages, primarily due to retroactive payments | 3,900 |

C. Background

1. Introduction

The Veterans Affairs Program is part of the Social Affairs Policy Sector and is one of four Programs that make up the Veterans Affairs Portfolio. Under the authority of the Department of Veterans Affairs Act and related Acts and Regulations, a range of benefits and services are provided to veterans, their dependants and survivors. Included are pensions, allowances and benefits, counselling, medical, surgical and dental treatment, prosthetic appliances, domiciliary care, and the acquisition of title to property.

2. Mandate

The Department of Veterans Affairs Act, 21 other Acts of Parliament and 26 sets of Regulations and one Order in Council (as listed in Section II) constitute the mandate of the Program.

Disability, dependant, prisoner of war and other benefits are administered and delivered under the authorities of the following legislation: Pension Act; Civilian War Pensions and Allowances Act; Compensation for Former Prisoners of War Act; Flying Accidents Compensation Regulations; and Civilian Government Employees (War) Compensation.

The War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act specify eligibility criteria for allowances for veterans, their dependants and other persons who meet the specified requirements. There are two regulatory instruments which govern the provision of benefits to our veterans. These are the Veterans Care Regulations which provide for all aspects of care under the Veterans Independence program and the second, the Veterans Treatment Regulations, that provides for medical, surgical and dental treatment and other health care benefits.

3. Program Objective

The objective of the Veterans Affairs Program is to provide support for the economic, social, mental and physical well-being of veterans, their dependants and other eligible persons.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: As shown in figure 3, the Veterans Affairs Program is divided into five activities: Pensions; Health Care; Economic Support; Management of Property Contracts and Departmental Administration. The first four activities provide services directly to veterans, the fifth, Departmental Administration, provides corporate services across the Portfolio and ensures the effective management of the Programs' resources.

Organization Structure: The Veterans Affairs Program is delivered by an organization consisting of: head office (Charlottetown and Ottawa); five regional offices, 32 district offices, one hospital and three domiciliary homes under Field Operations Branch; and five divisional offices under the Veterans Land Administration Branch.

The Deputy Minister manages the Veterans Affairs Program and is assisted by four Assistant Deputy Ministers (ADM) and one Director General: Assistant Deputy Minister, Pensions Health and Social Programs; Assistant Deputy Minister, Field Operations; Assistant Deputy Minister, Finance, Personnel and Administration; Assistant Deputy Minister, Veterans Land Administration; and the Director General of Audit and Evaluation. Figure 3 illustrates the organization structure and the Program's activities.

The operating branches of the Program consist of:

Pensions, Health and Social Programs (PHSP): responsible for strategic, program, legislation and policy planning and development and implementation of a wide variety of departmental programs. In addition it is responsible for the delivery of the pensions program benefits and certain other centrally managed programs; policy direction and the specialist advice to Field Operations; and negotiations with provincial and veterans organizations.

Field Operations (FO): administers and delivers health, social, and economic support; provides support to the pension activity; provides services to veterans and qualified civilians in all regions of Canada and provides the agencies and departmental branches of Veterans Affairs with public relations and secretariat services. The delivery of benefits and services involves the provision of care in the departmental hospital and veterans homes, in contract hospital beds and hospitals of choice as well as through utilization of community services, and the provision of emergency and on-going income support, social counselling and referral services. Field Operations is also responsible for the operation of commemoration activities. Foreign countries operations administers treatment benefits to all Canadian disability pensioners residing outside of Canada; and, through a reciprocal agreement, provides treatment benefits for certain allied countries disability pensioners residing in Canada.

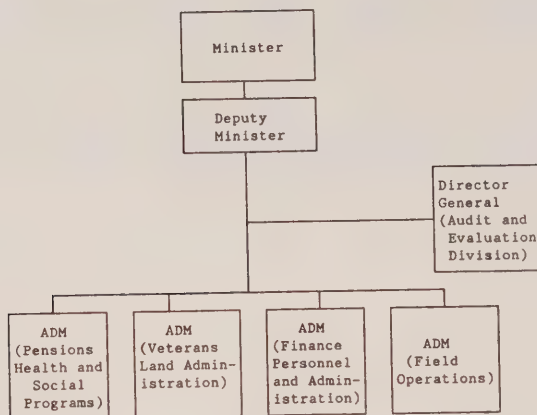
Veterans Land Administration (VLA): provides services related to the administration of agreements between the Director, Veterans Land Administration and veterans as well as assistance in managing properties which are the subject of such agreements until the title is acquired.

The branches within Departmental Administration consist of:

Finance, Personnel and Administration (FPA): provides functional direction and managerial and operational support services in the area of finance, personnel, management services, access to information, privacy co-ordination, security services and legislation review.

Audit and Evaluation Division (A&ED): provides independent program evaluations and internal audits for all Veterans Affairs operations on four and five year cycles respectively.

Figure 3: 1988-89 Resources by Organization/Activity



Activity Structure		Activity Totals (\$000)			P-Y	
Pensions	843,916	9,178	853,094	380		
Economic Support	9,604	373,306	382,910	369		
Health Care	35,531	330,636	366,167	2,300		
Management of Property Contracts	5,432		5,432	137		
Departmental Administration*	663	25,362	3,300	29,325	444	
Total	889,714	5,432	25,362	716,420	1,636,928	3,630

*Includes Audit and Evaluation Division, Minister and Deputy Minister.

The final phase of an organization restructuring, commenced in 1985, will be completed during 1988-89. This will involve some re-alignment of responsibilities in the Operational Branches and the establishment of several new organizations within the Departmental Administration activity reporting to the Deputy Minister. These new organizations will include:

- the Corporate Services Division which will bring together within one unit the principle planning, legislation review and revision, and program evaluation function;

- the Communications Division (formerly the Public Affairs Division within the Field Operations Branch) which will report directly to the Deputy Minister and will place greater emphasis on the manner and method of communication of information to veterans, the general public and employees; and
- the Audit Division which will report independently to the Deputy Minister and will continue to provide independent internal audits for all Veterans Affairs operations.

D. Planning Perspective

1. Factors Influencing the Program

External Factors: The aging of the veteran population continues to be the most important external factor. Almost twelve per cent of Canada's veterans are already over age 75. Nine-tenths of the remainder are between the ages of 60 and 74 years. Changing needs associated with the aging of this large, "younger" group will have a marked effect on the whole program and, in particular, on the Economic Support and Health Care activities. Figure 4 reflects the aging of veterans over the next several years. The government's appointment of a Minister of State for Seniors will provide a focal point for the concerns of all older Canadians which will be of increasing relevance to Veterans Affairs.

Figure 4: Veterans in Canada*



Projection based on 1971 Census of Canada, updated to reflect 1981 mortality rates.

A third external factor is the very diverse character of the regional setting in which veterans' programs are delivered. Local conditions and the health and social programs made available by provinces affect the demand for and cost of veterans programs in each area.

Internal Factors: Within Veterans Affairs, the most important factor is the continuing emphasis on speed, courtesy and generosity of service;

Benefit Delivery: One-stop service has made it easier for veterans to access departmental programs. Face-to-face contact in district offices and veterans' own homes continues to characterize the personal way Veterans Affairs deals with its clients. The Department expends significant administrative resources in counselling veterans, assessing their needs and helping them obtain the services they require, through the Department or other sources. The actual delivery of health and social support depends, to a great extent, on third parties working under departmental direction. The Department continues to pursue the contracting out of certain aspects of health administration, such as treatment account and pharmacy account processing, with a view to making more staff available for direct service to veterans.

Health Care: Over the next 15 years, most surviving veterans will move into age groups normally associated with heavy demand for services. The effect will be felt throughout the health-care continuum, from home support to long-term care. Attention to the support needs of spouses of older dependent veterans will be of increasing importance.

Beds at the right levels of care are not available in many communities where they are needed. In addition, the Department is required to update the arrangements under which it purchases institutional care from the provinces. Departmental research indicates that the current supply will be inadequate to meet future needs. New forecasts which provide a more comprehensive perspective on requirements have been prepared and a strategy for the provision of long term institutional care is under development.

The Veterans Independence program, is demonstrating its popularity by rapid growth. Extension to veterans who would qualify for allowances but for receiving Old Age Security has highlighted the need for better estimates of the numbers of eligible veterans who may participate. Considerable resources are required for administration. The delivery process is being simplified to make it easier for veterans to obtain service, minimize administrative cost and provide the greatest value for money expended. For many veterans, VIP is a humane and cost-effective alternative to institutional care but the feasibility of home care can depend on the kind of housing the veteran occupies. The need for decent, affordable housing and other alternatives to institutional care is being addressed in cooperation with other agencies.

Pensions: The continuing flow of new applications for disability pensions confirms veterans' confidence in the speed and fairness of the adjudication process. The resulting workload has provided a strong incentive for improvement of the pension benefit delivery system. While the number of pensions in pay continues to rise, survivors and Regular Force members account for an increasing percentage of all pension recipients. In addition, changes in the number of attendance allowance categories from 10 to 5 will increase benefit payments, as well the aging of the pensioner population will increase demands for this benefit.

Economic Support: Within five years, more than ninety per cent of veterans will have reached age 65, greatly reducing expenditures on War Veterans Allowance. Significant staff savings, realized through a four-year departmental effort to streamline economic support delivery processes have been and will continue to be reallocated to accommodate workload growth in health care programs.

Summary

The Department will continue to pursue excellence in the delivery of all its programs and assess existing programs to maintain their continuing relevance and promote better means of delivery. One-stop service and harmonization of the War Veterans Allowance program and Guaranteed Income Supplement program of Health and Welfare Canada are examples of such delivery improvements. Property contract management, trust management and the various smaller programs grouped under the heading of commemoration are under review.

1. Special Initiatives

Veterans Beds: Recognizing the number, the types and utilization of the existing institutional care beds and programs and the significant increase in the requirement to provide institutional care with an increasingly aging population, the Department is undertaking the development of a strategy and plan to address the long range institutional bed needs of veterans. This strategy will address how these needs can be met over the next 10-15 years and provide them with additional access to community beds. This long range plan will ensure the need to adequately provide institutional care to veterans is met. Cabinet direction will be sought in this important area.

Commemoration Review: The Department is currently carrying out a review of all commemorative activities in which Canada is involved to establish plans and programs that meet changing needs in this area and that are capable of delivery long into the future. Future planning for the Vimy Memorial will be part of this study. The review will examine the efforts of both Government and private groups to recognize, in Canada and abroad, the contribution made by Canadians during wartime. Study areas include funeral and burial programs, Governmental and non-Governmental memorials, remembrance ceremonies and symbols of remembrance.

Old Age Security/Guaranteed Income Supplement Data: An initiative is underway with Health and Welfare to improve both forecasting of and actual level of contact with veterans and dependants eligible for health care benefits. Development will occur in fiscal year 1988-89 with implementation scheduled for late 1988-89 and results expected in 1989-90.

3. Update on Previously Reported Initiatives

These three initiatives were originally identified and described in the 1987-88 Expenditure Plan.

Veterans Health Care Legislation: Review of regulations and the Veterans Affairs Act will be completed in the spring of 1988. Ministerial recommendations will be made in 1988-89.

Trust Management Review: The initial phase of the review has provided for improved financial practices including the creation of inventories and reconciliation of all trust accounts. The analysis of policy, legal, and organizational issues will be completed in 1988-89 within the scope of the review.

Veterans Beds: The review of the need for long term care beds is complete. The shortfall in supply of community beds is and will be significant over the next 10 to 15 years. As a result, extensive consultations with veterans organizations and provincial authorities will take place during 1988-89.

4. Status of Carried Over Initiatives Reported in 1986-87

War Veterans Allowance Review: The review has been completed and an evaluation is currently scheduled.

Drug Program: The phased implementation across Canada has been approved.

Consolidation of Legislation: This is an ongoing process and results will be reflected as achieved.

Life Certificate Program: Development has been completed and the program is now operational.

E. Program Effectiveness

The assessment of effectiveness of the Veterans Affairs Program must be related to its objective of providing support for the economic, social, mental and physical well-being of veterans, their dependants and other eligible persons. Speed, generosity and courtesy indicators are key. The assessment of performance is achieved through regular performance reports, general indicators and evaluation studies.

Performance Reports: Internal standards for speed of service exist in selected areas. In all areas these standards have been met or exceeded. Some standards will be reviewed in 1988-89. Figure 5 reflects turnaround times for these selected areas.

Figure 5: Turnaround Times

		Standard	Actual
Health Care			
Treatment Allowance		25 days	13 days
Pharmacy Accounts		30 days	9 days
Physician Accounts		30 days	13 days
Disability Pensions			
Initial Applications		90 days	64 days
Economic Support			
War Veterans Allowance/Civilian War Allowance		35 days	31 days
Assistance Fund		18 days	9 days
Veterans Travel Expenses		15 days	9 days
Funeral and Burial Grants		25 days	18 days
Veterans Land Administration			
Client requests	Routine	21 days	18 days
	Urgent	7 days	3 days

General:

- Favourable pension decisions are on the increase; and
- Correspondence to the Minister is increasingly favourable in the areas of disability pensions and Veterans Independence program.

valuation Studies: Five health care programs were evaluated with the following conclusions:

- The present package of health and social service programs are, for the most part, adequate to meet the needs of the aging client population, especially in light of universal hospital and health insurance programs;

- Unmet needs, similarly experienced by the elderly population in general, include support for caregivers especially in high risk situations, mental health services, guidance in prescription drug use and their effect, shelter and long-term care;
- While the departmental program delivery system is basically adequate, a number of improvements are needed including a simplified decision-making process for benefits and better client follow up and reassessments in high risk situations; and adding a program review system;
- The program and the delivery system facilitate preventive care;
- Program officials at all levels guard against duplication of provincial and community programs. However, there is scope for improved coordination with specific community resources, especially in the area of geriatric assessments; and
- Use of private carriers could significantly reduce costs. Private contracting would also provide both veterans and the Department with more efficient service.

A second study evaluated the effectiveness of a year-long pilot of an automated pharmacy accounts processing system featuring the use of special pharmacy access cards for veterans. The study found that the resulting decreased reliance of veterans on the Department had no adverse effect and indeed improved the speed and quality of service. In addition, the pilot project more than paid for itself by reducing inappropriate program expenditures while reducing internal labour costs.

Section II

Analysis by Activity

A. Pensions

Objective

To plan, establish service delivery policy and standards for and provide veterans and other eligible persons with pensions services, including advice and information, accession, advocacy, adjudication, medical assessment, benefit delivery and redress.

Description

The Pension Act, Civilian War Pensions and Allowances Act, Compensation for Former Prisoners of War Act, Flying Accidents Compensation Regulations, Civilian Government Employees (War) Compensation and other legislation provide the legal mandate for the provision of disability pension, prisoner-of-war compensation and other benefits. The Department of Veterans Affairs prepares case files for review and adjudication by the Canadian Pension Commission, a Portfolio agency. It also provides benefits to dependants, communicates with pensioners on pension related matters, issues benefit cheques and is a source of professional medical advice.

Resource Summaries

This activity will account for approximately 52% of the Veterans Affairs Program expenditures and 10% of its person years. Approximately 98% of the total expenditures are for transfer payments in the form of pensions and compensation for former prisoners of war. Of the pension program delivery costs, approximately 81% are for salary and wages and 19% for operating costs. Total expenditures for this activity are shown in Figure 6.

Figure 6: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88*		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Grants and Contributions						
Benefits Payments for Disability/Survivors Pensions	832,172		803,893		766,513	
Burial Grants	2,570		1,679		1,658	
Pension Program Delivery	18,352	380	18,300	385	17,844	367
	853,094	380	823,872	385	786,015	367

* The Forecast is at October 31, 1987.

See page 2-12 for the explanation of the major changes between the 1987-88 Forecast and the 1988-89 Estimates.

Figure 7: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Grants and Contributions			
Benefit Payments for Disability/ Survivors Pensions	766,513	786,661	(20,148)
Burial Grants	1,658	1,728	(70)
Pension Program Delivery	17,844	18,182	(338)
	786,015	806,571	(20,556)

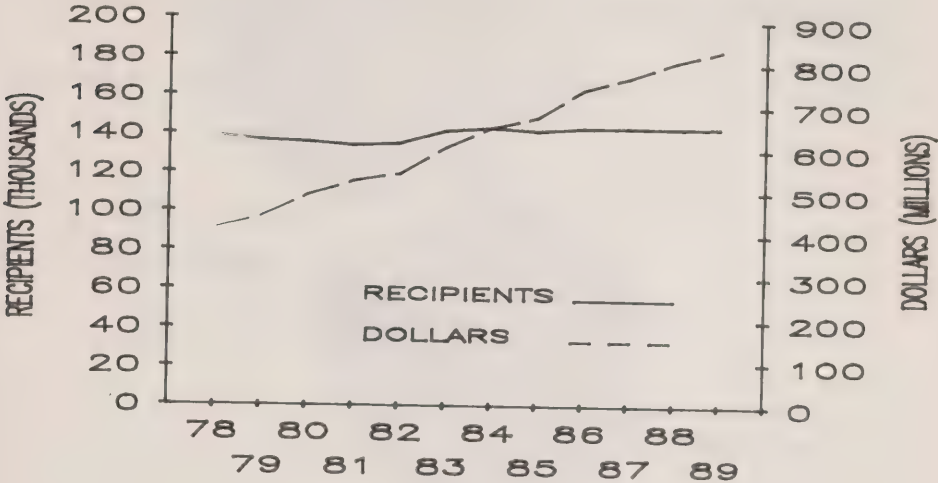
See page 2-16 for the explanation of the major changes between the 1986-87 Main Estimates and the 1986-87 Actual.

Performance Information and Resource Justification

Pensions activity in the last two years have been among the heaviest since the end of the Second World War. This high crest is expected to last for the next several years.

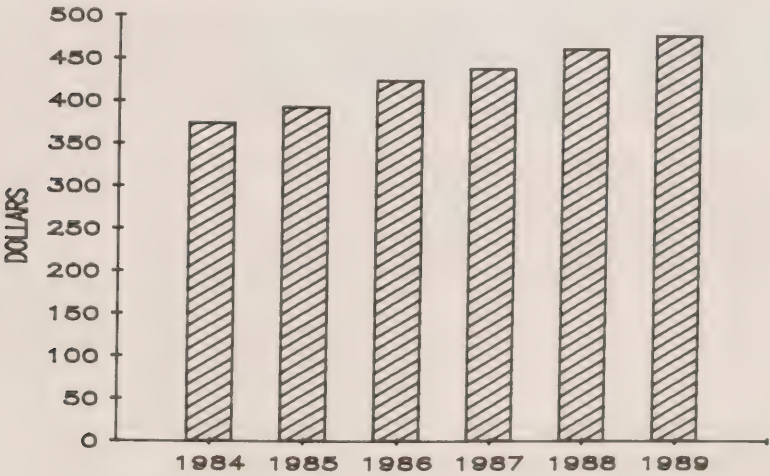
In 1988-89 a total of \$832,000,000 will be paid to approximately 144,700 pensioners. This compares with some \$520,000,000 paid to approximately 133,000 pensioners (the lowest numbers of the eighties) in 1981. Figure 8 reflects recipients and payments over the past several years.

Figure 8: Number of Recipients and Total Payments



The average pension paid this year is estimated to be \$481 a month, an increase of twenty-five per cent in five years. Average monthly benefits are outlined in Figure 9.

Figure 9: Average Monthly Benefits



Pensions are paid to three different groups.

Disability Pensions: These account for almost two thirds of all pensions paid. In 1986-87, ninety per cent of the 97,400 disability pensions paid went to veterans of the two World Wars and Korea. The remainder went to former members of the Armed Forces. Total paid was \$476,000,000.

The percentage of benefit payments, by service, for 1988-89 is shown in Figure 10.

Figure 10: Percentage of Benefit Payments by Service 1988-89



Spouses, Dependants and Survivors: Disability pensioners receive additional pension for their spouses and children. In 1986-87, additional pension was paid on behalf of 72,000 spouses and 6,000 children. The amount paid is related to the pensioned disability.

Following the death of a disability pensioner, pensions are paid to surviving spouses and eligible children. In 1986-87, such pensions accounted for thirty per cent of all pensions paid as 43,700 spouses and children received a total of \$283,000,000. Figure 11 provides the percentage of survivor benefits for 1988-89 by service.

Figure 11: Percentage of Survivor Benefits by Service for 1988-89



Prisoner-of-War Compensation: Former prisoners of war (POW) receive benefits under the Compensation for Former Prisoners of War Act. The approximate 6,000 former POWs receiving compensation for their time in captivity were almost evenly split in 1986-87 between those who were also receiving disability pensions (2,977) and those who were not (2,981).

Figure 12 outlines anticipated volume and expenditures for disability, survivors and former prisoners of war.

Figure 12: Recipients and Expenditures by Pension Type

Year	Disability		Survivors		Former Prisoners of War Receiving Compensation Only Recipients (\$000)	
	Recipients	(\$000)	Recipients	(\$000)		
1986-87	97,400	476,000	43,700	283,000	3,000	8,000
1987-88*	96,000	507,000	44,000	289,000	3,000	8,000
1988-89*	95,500	513,000	46,500	311,000	3,000	8,000

* Forecast

* Dollars rounded to nearest million

Pension Services: In 1986-87 over 15,000 statement of cases and medical precis were prepared on behalf of veterans and other applicants. These were from new applicants, pensioners whose conditions changed and pensioners claiming for new conditions.

The amount awarded in respect of a pensioner's disability varies according to the extent of that disability. This is determined through medical evaluation. In 1986-87, District Offices examined 14,013 pensioners. In addition 30,000 medical reviews were completed to determine if changes were warranted in the assessment of a pensioner's disability or if special awards such as attendance allowance, clothing allowance or exceptional incapacity allowance could be required.

The Head Office medical advisors, specialists in pension medicine, produced 12,250 expert medical opinions to assist the Commission with their adjudications.

Upon completion, decisions are promulgated to the client, the client's representative and to district offices if the decision is promulgated at Head Office. A total of 46,074 entitlement and assessment decisions were promulgated in 1986-87. Moreover, 5,159 written replies were prepared in response to client enquiries.

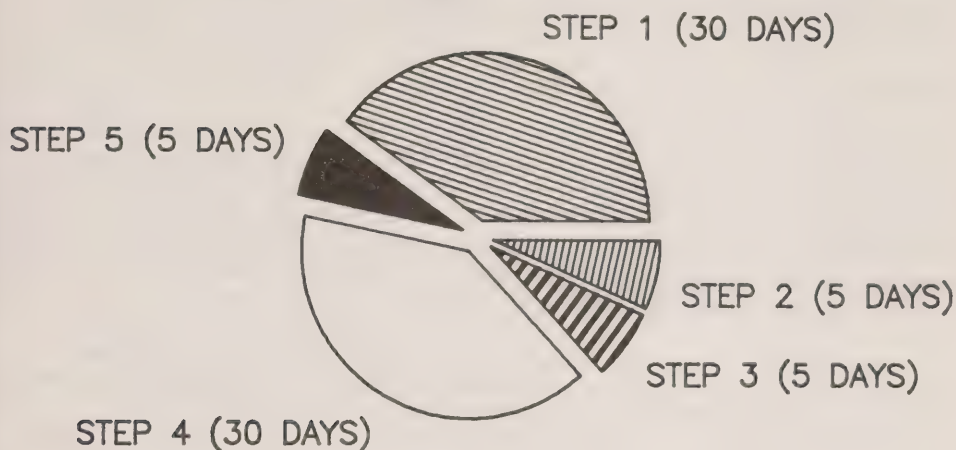
A total of 1,653,000 cheques were delivered to pensioners in 1986-87. During the year, 112,000 pay transactions were carried out on clients accounts. These transactions ranged from simple activities such as changing an address or a spouse's name, to more complex transactions such as calculating retroactive payments or increasing benefits. Information respecting pension services, for the period 1986-87 to 1988-89 is presented in Figure 13.

Figure 13: Service to Pensioners

	1986-87	1987-88	1988-89
Statements of Case and Medical Précis	15,540	15,700	15,300
Medical Opinions	12,234	13,800	15,000
Medical Examinations	14,013	15,000	15,000
Ancillary Claims	46,000	45,000	45,000
Promulgations	46,074	45,000	45,000
Correspondence	5,159	4,000	5,000
Cheques Delivered	1,653,000	1,654,000	1,657,000
Pay Transactions	112,000	130,000	125,000

Level of Service: During 1988-89 the Department will strive to obtain the turnaround times as reflected in Figure 14.

Figure 14: 1988-89 Projected Turnaround Times for Initial Applications



Times reflected in the above graph provide the turnaround standards for the pension processing spent by Field Operations, Financial Planning and Administration and Pensions, Health and Social Programs organizations.

Step 1 - Is the case preparation stage, and includes the time from the day the application is received by the Department to the day the medical precis is completed.

Step 2 - Covers the period between the precis and the completion of a medical opinion.

Step 3 - Is the time allocated for advising applicants of eligibility once there is an entitlement decision.

Step 4 - Usually involves a medical examination for assessment purposes.

Step 5 - Is the time allocated for advising the applicant of the assessment decision.

Steps 1 and 4 include assistance to the pension process provided not only by Pensions, Health and Social Programs but Field Operations and Finance, Personnel and Administration Branches as well.

B. Economic Support

Objective

To plan, establish policy and standards for and provide veterans and other eligible persons with economic support services, including advice and information, accession, administrative decisions, benefit administration, benefit delivery, advocacy and redress.

Description

The Economic Support activity provides veterans, certain civilians who served in close support of the Armed Forces, their dependants and various agencies with financial support. Planning related activities for economic support as well as the development of national policy and standards are performed within the Pensions, Health and Social Programs Branch. Program administration and delivery of benefits to the client occur through the Field Operations Branch.

Payment of benefits under the War Veterans Allowance Act is the majority Economic Support activity and ensures that eligible persons receive a guaranteed level of income. Other programs provide assistance in areas such as: funerals and burials, education and training, emergency financial aid, administration of trust funds, veterans estates, veterans insurance, maintenance of graves and memorials for Canada's war dead and core funding of various associations and organizations that provide supportive services to veterans and their dependents.

Resource Summaries

This activity will account for approximately 23% of the Veterans Affairs Program expenditures and 10% of its person years. Approximately 94% of the total expenditures shown in Figure 15 are for transfer payments in the form of grants primarily for War Veterans Allowance. For the Economic Support Program Delivery, approximately 84% of the costs are for salary and wages and 16% for operating costs.

Figure 15: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Benefit Payments						
Economic Benefits through						
War Veterans Allowance	349,000		384,552		425,402	
Other Grants	11,672		11,143		9,654	
Burial Assistance	5,539		4,253		3,190	
Economic Benefits Program						
Delivery	16,699	369	16,605	375	29,651*	374
	382,910	369	416,553	375	467,897	374

* Reflects allocations problem - see below re Figure 16.

See page 2-12 for explanation of the major changes between the 1987-88 Forecast and 1988-89 Estimates.

Figure 16: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Benefit Payments			
Economic Benefits through			
War Veterans Allowance	425,402	431,435	(6,033)
Other Grants	9,654	9,174	480
Burial Assistance	3,190	3,664	(474)
Economic Benefits Program			
Delivery	29,651	15,834	13,817*
	467,897	460,107	7,790

* Reflects an allocation problem for program delivery between the Economic Support Activity and the Health Care Activity for 1986-87.

See page 2-16 for the explanation of the major changes between the 1986-87 Main Estimates and the 1986-87 Actual.

Performance Information and Resource Justification

For the Economic Support Activity, resource requirements and performance information are dealt with through two major areas - economic support and workload.

Economic Support: The major portion of spending in this activity is on War Veterans Allowances (WVA). Actual and anticipated payments for the period 1984-85 to 1988-89 are reflected in Figure 17. To qualify, a veteran must meet service eligibility requirements and because of age or incapacity, be unable to work and have insufficient income for maintenance as determined by an income test. The income test process determines the initial and ongoing financial eligibility of all veterans, widows and orphans. Figure 18 reflects the monthly rates covering the period 1983-1987.

Figure 17: WVA Actual and Forecast Requirements

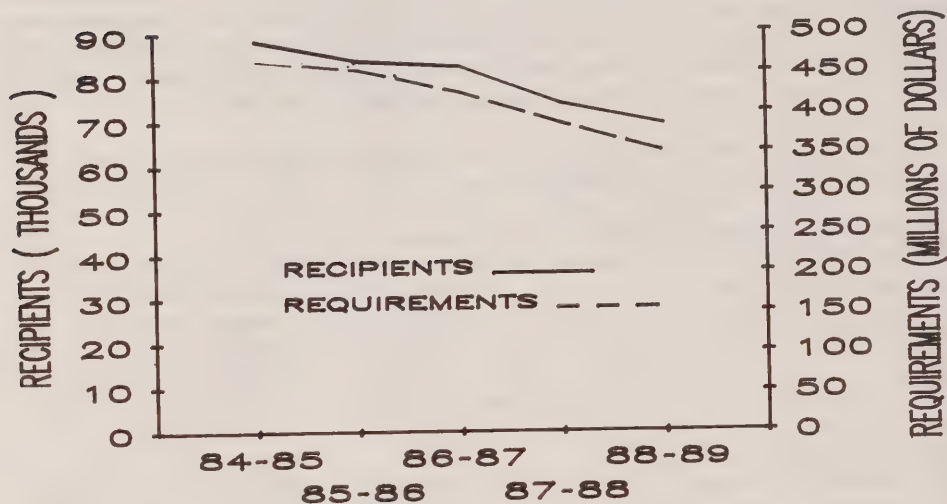


Figure 18: WVA Rates* Effective 1983 - 1987 (Monthly)

(dollars)	1983	1984	1985	1986	1987
Married	887.26	941.68	1003.30	1046.12	1089.99
Single	532.14	567.59	660.99	689.19	717.89
Orphan	316.24	338.38	354.23	369.34	384.71
Additional child	108.61	113.81	118.20	123.25	128.39

* Rates are adjusted quarterly to reflect increases in the Consumer Price Index.

Workload: A computerized system was introduced in 1986-87 to provide workload statistics for the War Veterans Allowance program. The system was further improved in 1987-88 through an employee time reporting system.

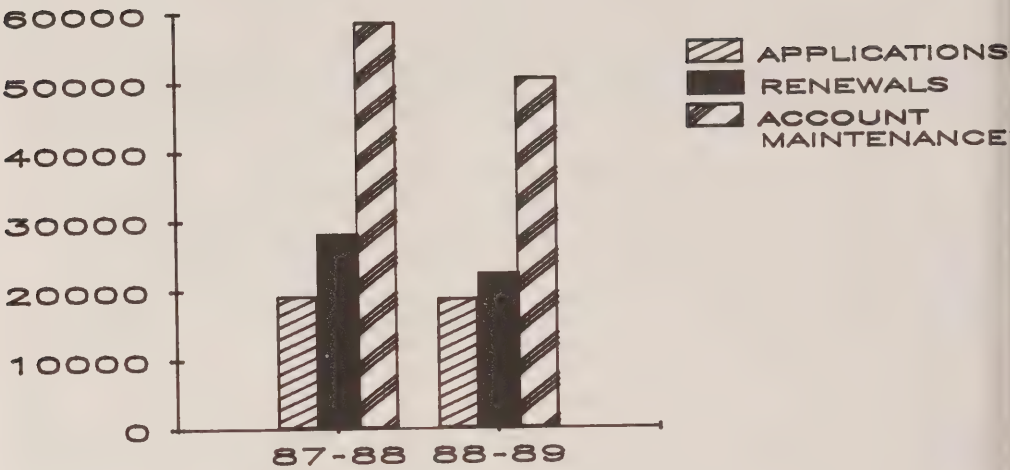
Figure 19 sets out the major workload volumes. The major operational functions include the processing of new applications, account maintenance (such as changes in domestic or financial status, changes of address, etc.) and renewals.

Rates of allowance for 1986-87 were established in two ways. First, 40,091 renewal forms were sent to clients of Veterans Affairs requesting income information. Secondly, the allowance rates for an additional 46,466 clients were based on information transferred from Health and Welfare Canada. Figure 19 suggests that in order to establish future rates, the Department will have to send out 28,143 renewals in 1987-88 and 22,432 in 1988-89.

Mispayments (over and under payments) of allowance are significantly less than previous years owing to automated client income information data sharing between the allowance program and the Guaranteed Income Supplement program of Health and Welfare and the income tax records of Revenue Canada, Taxation.

Bill C-66 which created the Veterans Appeal Board also permits the Minister to recommend changes to the Veterans Allowance Regulations. The War Veterans Allowance Board previously had this responsibility. Concentrating on First Level reviews (at the Regional Office level), declined applications, activity report reviews and other reviews, the 1986-87 experience suggests that this added responsibility will lead to some 13,000 Department decisions in 1987-88.

Figure 19: Workload Volumes



C. Health Care

Objective

To plan, establish policy and standards for and provide veterans and other eligible persons with health and social services, including advice and information, accession, needs assessment, referral, administrative decisions and benefit administration and delivery.

Description

This activity answers the health and social service needs of all eligible veterans and certain civilians. The Pensions, Health and Social Programs Branch plans and develops the policy and sets the standards of care, while the Field Operations Branch administers and delivers the programs.

Veterans are given the opportunity to remain in their homes through services available in the Veterans Independence program. Clients can be offered home care, home adaptations, ambulatory health care and transportation. Counselling, nursing and medical services are also available.

Veterans requiring institutional care can have their requirements met in a number of ways. They can be admitted to departmentally owned and operated facilities, provincially or privately owned and operated facilities, for which an agreement for veterans long term care exists (contract beds) or community facilities under the hospital of choice program (acute care) or the Veterans Independence program (long term care).

In relation to contract beds, funds are paid to provinces in accordance with negotiated agreements relating to the transfer of hospitals to assist provinces to incorporate transferred institutions into the community health delivery system. As part of the agreements, the department has priority access to 4,536 beds.

The four remaining departmental institutions are Ste. Anne's Hospital, Senneville Lodge, Rideau Veterans Home and Saskatoon Veterans Home, the operation of which are under this activity.

In terms of extended health services, payments for medical, surgical, and dental treatment including services of health care professionals, prescription drugs, prosthetics and other community health services are provided where required.

Other specialized programs include allowances to offset the costs associated with receiving treatment or care from the Department.

Resource Summaries

This activity will account for approximately 22% of the Veterans Affairs Program expenditures and 63% of its person years. Of the program delivery costs (including departmental institutions), approximately 76% are for salary and wages and 24% for other operating costs.

Figure 20: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Benefit Payments						
Home and Community Care (VIP)	56,700		31,265		17,876	
Negotiated Agreements relating to transfer of veterans hospitals	30,945		36,394		32,099	
Medical, surgical, and dental treatment (including prosthetic appliances)	69,703		64,579		57,275	
Hospital of choice and contract institutions	92,955		85,560		78,340	
Miscellaneous	10,283		10,055		8,217	
Departmental Institutions	49,000	1,300	49,708	1,307	50,785	1,285
Health and Social Services						
Program Delivery	56,581	1,000	55,510	1,020	42,256*	1,038
	366,167	2,300	333,071	2,327	286,848	2,323

* reflects an allocation problem for program delivery between the Economic Support Activity and the Health Care Activity for 1986-87.

See page 2-12 for explanation of the major changes between the 1987-88 Forecast and the 1988-89 Estimates.

Figure 21: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Benefit Payments			
Home and Community Care (VIP)	17,876	21,213	(3,337)
Negotiated Agreements relating to transfer of veterans hospitals	32,099	38,200	(6,101)
Medical, surgical and dental treatment (including prosthetic appliances)	57,275		
Hospital of choice and contract institutions	78,340	127,883	7,732
Miscellaneous	9,217	9,033	184
Departmental Institutions	50,785	53,916	(3,131)
Health and Social Services Program Delivery	41,256	50,460	(9,204)*
	286,848	300,705	(13,857)

*Reflects an allocation problem for program delivery between the Economic Support Activity and the Health Care Activity.

See page 2-16 for the explanation of major changes between the 1986-87 Main Estimates and the 1986-87 Actuals.

Performance Information and Resource Justification

The first module of a performance measurement system has been implemented. The system, in total, will meet the information needs of the Pensions, Health and Social Programs and Field Operations Branches of the Department. It will include performance turnaround times for the Veterans Independence program. The system includes linkages to other Portfolio information systems. Evaluation and acceptance criteria have been established based on user management and Central Agency requirements. A post-implementation evaluation is to be completed in 1988-89.

Home and Community Care: The Veterans Independence program, which offers community based long term care to eligible veterans began in 1981. It has grown since that time and in 1988-89 it will have a caseload of approximately 31,400 recipients and an expenditure of approximately \$56,000,000.

Figures 22 and 23 reflect expenditures and client growth for the Veterans Independence program over the last several years.

Figure 22: Veterans Independence Program Expenditures

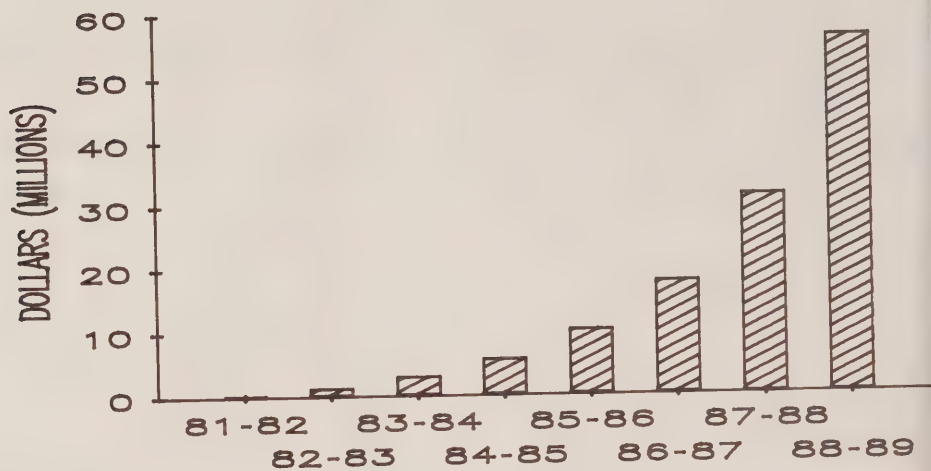
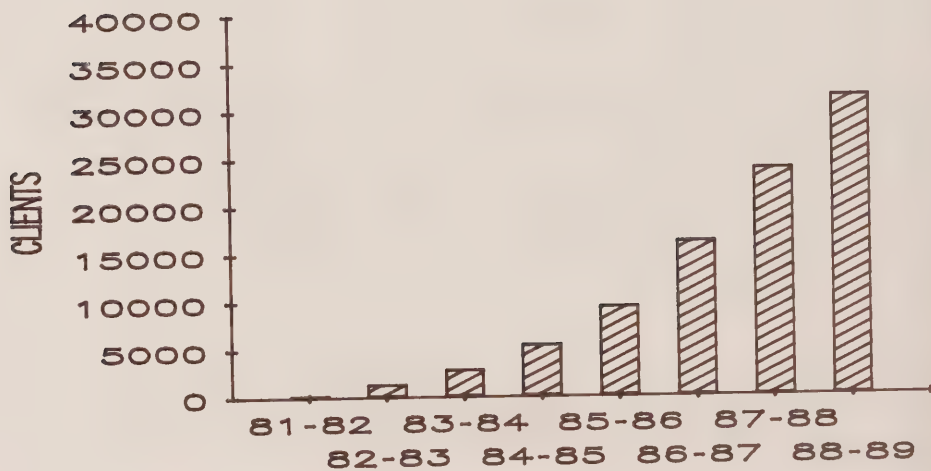


Figure 23: Veterans Independence Program Client Growth



Negotiated Agreements Relating to Transfer of Veterans Hospitals: In 1963, the government announced a policy to transfer veterans hospitals to other jurisdictions in order to maintain professional stimulus and high standards. Under the terms of agreement, grants and contributions were made to the respective provinces. The terms are based on individually negotiated agreements between federal and provincial agencies. Figure 24 reflects the transfer payments to provinces in 1988-89 as well as 1987-88 and 1986-87.

Figure 24: Contributions to Provinces for Hospital Transfers

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
New Brunswick	-	-	17
Nova Scotia	-	6,954	16,338
Quebec	1,500	2,898	4,413
Ontario	17,420	11,542	-
Manitoba	8,800	14,000	11,331
Saskatoon	-	1,000	-
British Columbia	3,225	-	-
	30,945	36,394	32,099

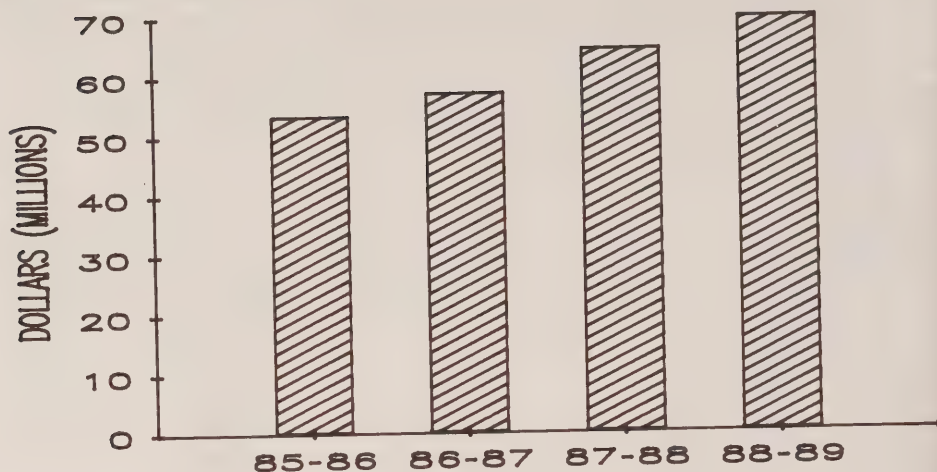
Medical, Surgical and Dental Treatment (including drugs and prosthetics appliances): Eligible veterans and other qualified persons are entitled to medical, surgical and dental treatment (including drugs and prosthetic appliances) under the Veterans Treatment Regulations. Those deemed eligible (for health benefits not covered by a provincial health insurance plan) include veterans receiving War Veterans Allowance or would be were it not for payments received under Old Age Security Act.

Expenditures depend upon which health care goods and services each province provides or does not provide as insured benefits under the provincial health plan.

Figure 25 reflects payments over the past few years and projected payments for 1988-89. The forecasts are based on clients needs for health care and social services, which increase with age.

Included in the payments in Figure 25 are the costs of 1,405,000 prescriptions, 32,930 pairs of eyewear, 6,590 hearing aids and 41,050 dentist of choice claims in 1986-87 and 1,389,000 prescriptions, 28,250 pairs of eyeglasses, 5,380 hearing aids and 35,270 dentist of choice claims in 1985-86.

Figure 25: Medical, Surgical and Dental Treatment Expenditures



Contract Institutions and Hospital of Choice: Veterans utilized more than one million patient days in contract institutions and the hospital-of-choice program in 1986-87. As of March 31, 1987, an estimated 3,100 veterans were receiving institutional care in non-departmental beds. The related costs for this institutional care are reflected in Figure 26. Figure 27 reflects patients' use.

Figure 26: Non-Departmental Hospital Expenditures

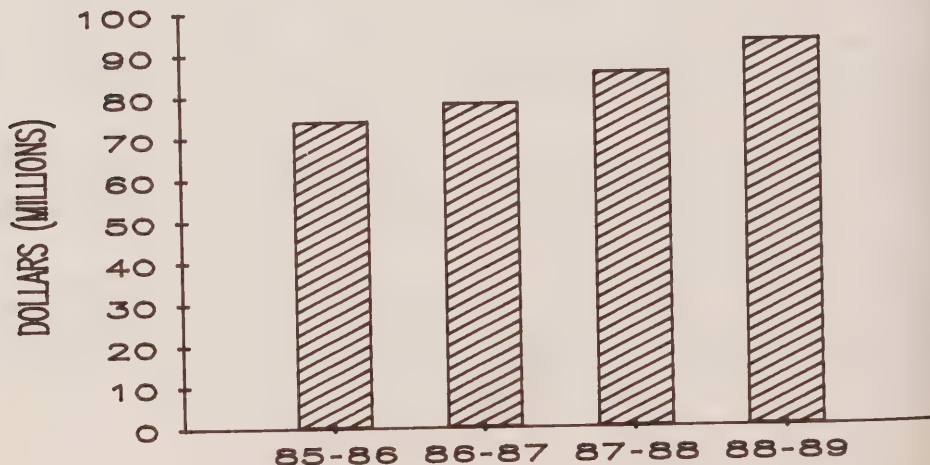
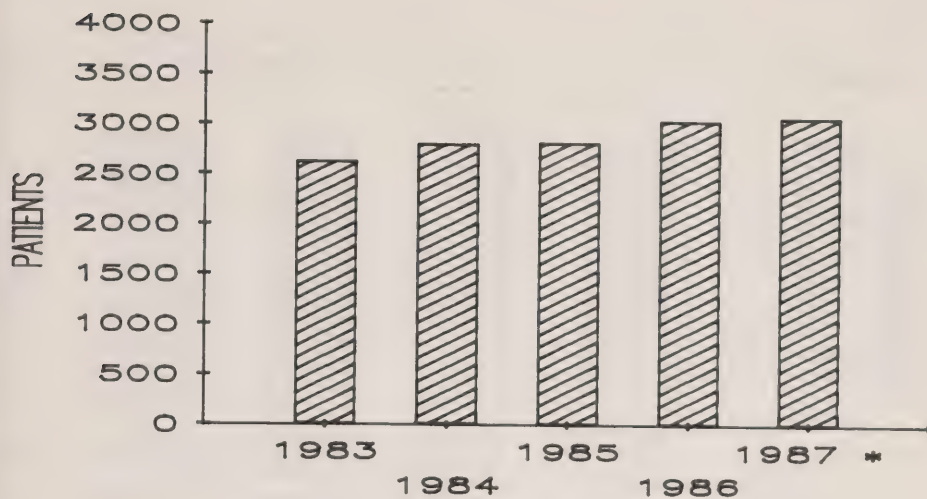


Figure 27: Non-Departmental Hospital Patients



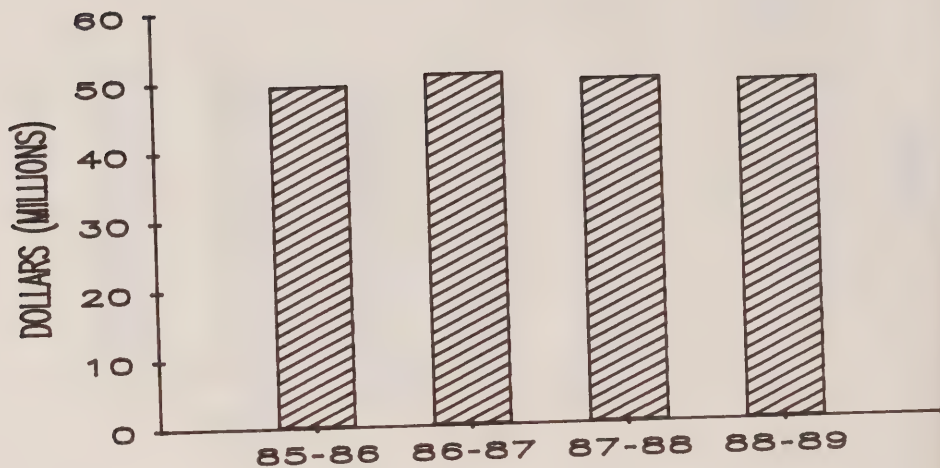
* Estimate

Departmental Institutions: The department continues to operate the following institutions: Ste. Anne's Hospital, Sainte-Anne-de-Bellevue, Quebec - 824 beds; Senneville Lodge, Senneville, Quebec - 95 beds; Rideau Veterans Home, Ottawa - 142 beds; Saskatoon Veterans Home, Saskatoon - 63 beds. (number of beds in use as of March 31, 1987)

Veterans are deemed to be eligible for all of the above departmental beds if they meet the criteria as outlined in the Veterans Care Regulations, section 6.

Figure 28 shows resources required for the operation of the departmental institutions.

Figure 28: Operational Costs for Departmental Institutions



D. Management of Property Contracts

Objective

To plan, establish policy and standards for and provide property contract management, estate services, and fund accounting functions to clients under the terms of the Veterans Land Act and Regulations.

Description

Services are provided for this activity to veteran clients, their heirs and representatives, through the Veterans Land Administration Branch consisting of a head office, five divisions and 31 field offices located throughout Canada. Lending under the Veterans Land Act was terminated in 1977, leaving basically a management monitoring, counselling and collection function. As at March 31, 1988 there are approximately 19,500 accounts with an outstanding principal of \$118 million to be collected.

Resource Summaries

Expenditures for the Management of Property Contracts activity will amount to less than 1% of the total Veterans Affairs Program expenditures and approximately 4% of the person years in 1988-89.

Figure 29: Activity Resources Summary

thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88*		Actual 1986-87	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Management of Property Contracts	5,432	137	5,255	127	6,048	142

The Forecast is at October 31, 1987.

See page 2-12 for explanation of the major changes between the 1987-88 Forecast and 1988-89 Estimates.

Figure 30: 1986-87 Financial Performance

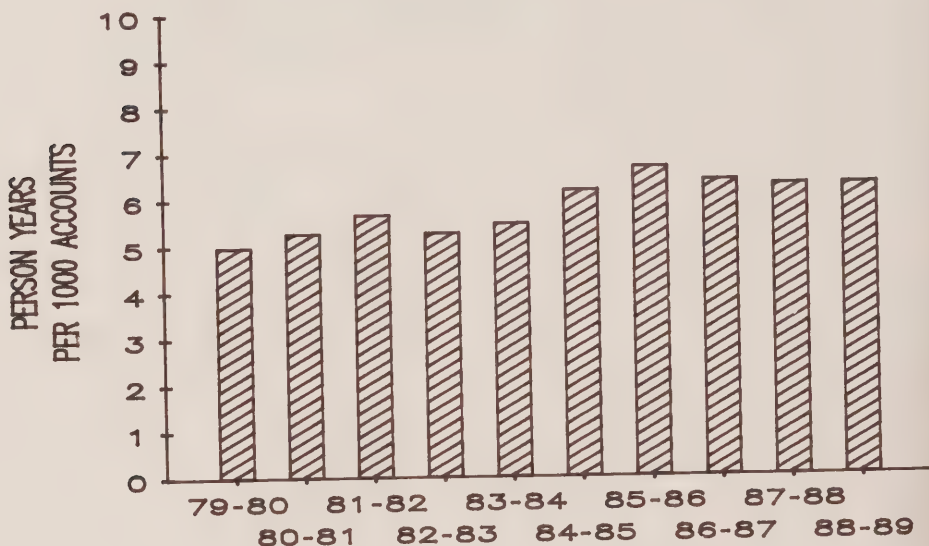
(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Management of Property Contracts	6,048	6,287	(239)

There is only a minor change between 1986-87 Main Estimates and 1986-87 Actual.

Performance Information and Resource Justification

One of the key performance indicators is person-years per 1,000 active accounts, as illustrated in Figure 31.

Figure 31: Person-Years per 1000 Active Accounts



Under the current mandate, one of the activity's major responsibilities involves the timely collection of all amounts due to the Crown. Figure 32 shows the percentage of arrears to total amounts due as of the end of each fiscal year from 1981-82 to 1988-89.

Figure 32: Percentage of Arrears of Total Amounts of Payment Due

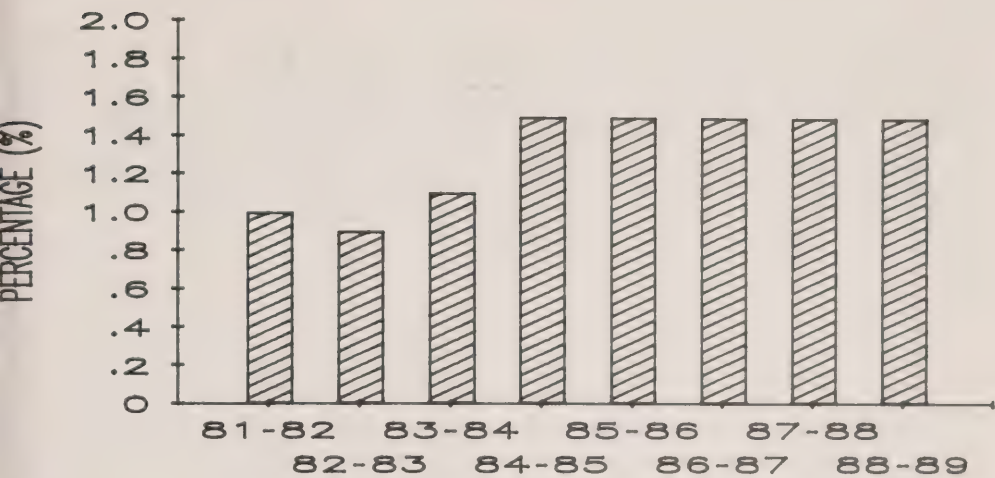
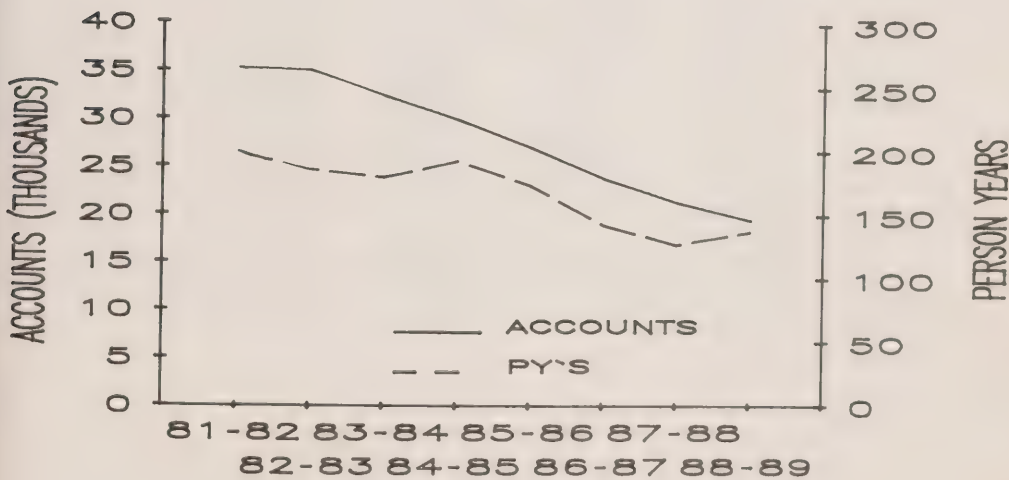


Figure 33 displays the number of active amounts remaining at the beginning of each fiscal year along with the number of person-years required to maintain the operation. The program is presently in the process of a gradual wind-down as loans mature.

Figure 33: Active Accounts Remaining and Person-Years Required



E. Departmental Administration

Objective

To provide each planning element with executive direction and services which maintain its effective and efficient operation and ensure its probity; and to plan, establish policy and standards for and provide all planning elements with functional direction, managerial and operational support services in the areas of finance, personnel, management services, access to information and privacy, legislation review, security service, public affairs, corporate planning, secretariat, and audit and evaluation.

Description

The Departmental Administration activity through the Financial, Personnel and Administration Branch covers the operation of the offices of the Minister and the Deputy Minister and the managerial support functions of financial management, personnel management, management services, legislation review, corporate planning, audit and evaluation services, access to information and privacy coordination, and security service.

Resource Summaries

Expenditures for the Departmental Administration activity will amount to approximately 2% of total portfolio expenditures and 12% of the person-years in 1988-89.

Figure 34: Activity Resource Summary

Estimates 1988-89		Forecast 1987-88*		Actual 1986-87	
\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Departmental Administration	29,325 444	29,358 449	29,488 447		

There is only a minor change between the 1987-88 Forecast of October 31, 1987 and 1988-89 Estimates. The change between the 1987-88 Main Estimates and the 1987-88 Forecast is also only minor.

Figure 35: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)

	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Departmental Administration	29,488	28,640	848

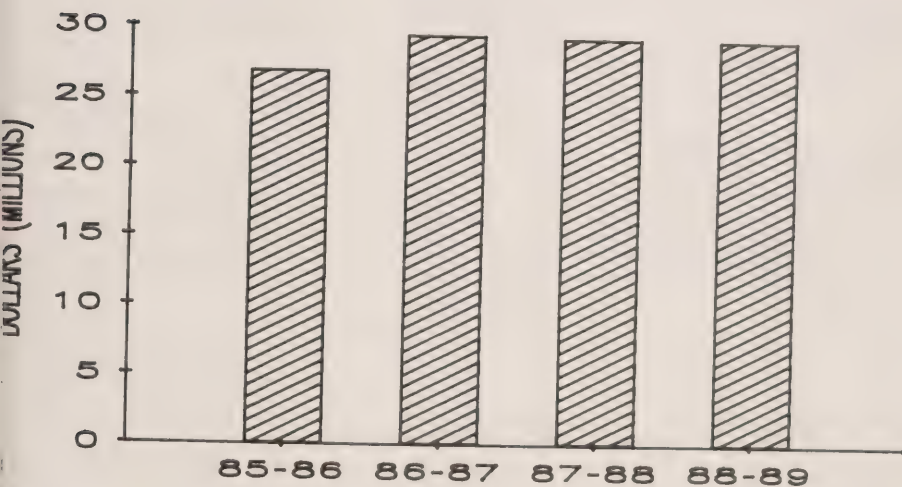
There is only a minor change between 1986-87 Main Estimates and 1986-87 Actual.

Performance Information and Resource Justification

Costs for the Departmental Administration activity are reflected in Figure 36.

Resources required for 1988-89 represent approximately 2% of dollars and approximately 12% of person years for the Portfolio operation.

Figure 36: Cost for Departmental Administration



Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 37: Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88*	Actual 1986-87
Personnel			
Salaries and Wages	115,571	112,980	114,137
Contributions to employee benefit plans	17,787	18,015	16,934
Goods and Services			
Transportation and communications	7,974	9,200	14,282
Information	1,138	1,361	914
Professional and special services	190,444	175,472	140,716
Rentals	2,744	2,711	3,409
Purchased repairs and maintenance	3,114	3,137	4,086
Utilities, materials and supplies	9,526	9,475	21,011
Other subsidies and payments	998	1,016	1,094
Total operating	349,296	333,367	316,583
Capital	1,505	3,010	3,669
Transfer payments	1,286,127	1,271,732	1,256,043
	1,636,928	1,608,109	1,576,295

* At October 31, 1987.

2. Personnel Expenditures

Figure 38: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
	88-89	87-88	86-87		
Management					
Executive	22	21	25	51,400-100,700	77,033
Senior Management	17	15	14	51,400-100,700	64,237
Scientific and Professional					
Dentistry	18	18	28	44,505-68,715	63,094
Economics, Sociology and Statistics	3	3	-	15,600-70,392	59,505
Home Economics	10	9	9	24,030-53,210	35,790
Medicine	66	67	59	46,726-94,950	76,066
Nursing	254	263	260	20,447-54,904	36,739
Occupational and Physical Therapy	13	14	14	22,514-47,806	38,810
Pharmacy	5	5	5	19,226-56,185	38,552
Psychology	5	5	5	26,434-61,561	46,340
Social Work	11	9	9	22,450-55,858	34,259
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	266	257	260	15,178-63,264	37,299
Computer Systems Administration	45	38	35	20,807-68,111	44,896
Financial Administration	76	87	83	14,005-59,267	45,883
Information Services	15	19	19	15,055-59,100	43,333
Organization and Methods	54	58	31	14,874-59,100	43,631
Personnel Administration	48	55	47	14,239-60,400	44,072
Program Administration	56	56	66	15,178-63,264	36,912
Purchasing and Supply	13	10	8	14,155-59,268	38,609
Welfare Programs	364	383	368	16,476-59,100	33,340
Technical					
Engineering and Scientific Support	25	24	23	15,568-56,395	30,313
Social Science Support	13	2	1	14,009-64,044	35,602
Administrative Support					
Data Processing	30	33	43	14,912-41,166	24,258
Clerical	1,147	1,135	1,189	14,338-35,194	24,660
Office Equipment	49	14	6	14,042-28,019	21,955
Secretarial	169	210	228	14,210-35,419	22,907
Operational					
General Labour and Trades	61	66	58	17,281-43,181	28,310
General Services	12	9	11	14,693-44,350	25,186
Heating, Power and Stationary					
Plant Operation	28	22	25	20,996-40,948	28,386
Hospital Services	723	755	778	13,657-32,930	20,956
Minister's Exempt Staff	7	9	11		60,929
Other	5	4	6	15,334-70,800	37,715

Note: The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1987. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

Grants and contributions make up 79% of the 1988-89 Main Estimates of the Program. Figure 39 presents a summary of all grants and contribution expenditures.

Figure 39: Details of Grants and Contributions

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Grants			
Pensions			
Pensions for Disability and Death	832,102,000	803,817,000	766,442,392
Burial Grants	2,570,000	1,679,000	1,657,841
Economic Support			
War Veterans Allowances and Civilian War Allowances:			
North West Field Force	1,000	1,000	632
South African War	25,000	35,000	40,969
World War I	9,019,000	10,000,000	10,849,635
World War II and Special Forces (Korea)	319,500,000	353,016,000	391,055,017
Dual Service (World Wars I and II)	455,000	500,000	534,600
Civilian War Allowances	20,000,000	21,000,000	22,921,129
Assistance in accordance with the provision of the Assistance Fund Regulations	2,500,000	2,389,000	2,369,022
Army Benevolent Fund	18,000	18,000	18,000
Royal Canadian Legion	9,000	9,000	9,000
Canadian Veterans Association of the United Kingdom	1,000	1,000	1,000
Other Benefits -			
Children of War Dead (Education Assistance)	905,000	747,000	710,711
University and Vocational Training	100,000	132,000	80,198
Assistance to Canadian Veterans - Overseas District	100,000	150,000	91,988
Repayment under Subsection (3) of Section 10 of the Veterans Rehabilitation Act (R.S.c.V-5)	2,000	2,000	-
Last Post Fund	3,880,000	3,180,000	2,344,196
Commonwealth War Graves Commission	3,500,000	3,748,000	3,374,694
United Nations Memorial Cemetery in Korea	30,000	30,000	25,849
Payments under the War Service Grant Act (R.S. C. W-4)			
(s) Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment	7,000	30,000	6,760
(s) Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	620,000	707,000	620,294

Figure 39: Details of Grants and Contributions (continued)

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Health Services			
Grants to various provinces concerning the provision of prosthetic services to veterans	460,000	256,000	193,885
Treatment and Related Allowance	2,596,000	2,538,000	2,538,698
Management of Property Contracts			
(s) Repayments under Section 15 for compensating adjustments made in accordance with the terms of the Veterans' Land Act	10,000	10,000	2,328
(s) Provincial and Dominion Land Grants	-	-	107,189
(s) Re-establishment Credits under Section 8	2,000	2,000	105
	1,198,412,000	1,203,997,000	1,205,996,132
Contributions			
Pensions			
Compensation for Loss of Earnings	70,000	76,000	70,538
Health Care			
Contributions to the respective provinces in accordance with the agreements of transfer of departmental hospitals	30,945,000	36,394,000	32,099,867
Contributions to aging veterans to assist in defraying costs of extended health care not covered by provincial health programs	56,700,000	31,265,000	17,876,697
	87,715,000	67,735,000	50,047,102
	1,286,127,000	1,271,732,000	1,256,043,234

4. Revenue

Figure 40 provides a listing of the revenue generated. This revenue is credited directly to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the Program.

Figure 40: Revenue Sources

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Interest on Veterans' Land Act Loans	7,000	7,800	8,753
Provincial Hospital and Medical Insurance plans	26,567	30,000	20,592
Other in-patient hospital services	7,367	7,282	5,862
Manufacture of Remembrance Day Poppies (Vetcraft)	1,198	1,198	1,171
Refunds of previous year's expenditures	1,600	1,600	1,682
Other	750	750	696
	44,482	48,630	38,756

5. Net Cost of Program

The Estimates of the Program include only those expenditures to be charged to its voted and statutory authorities. Figure 41 provides other cost items, as well as projected revenue, which need to be taken into account to arrive at the estimated net cost of the Program.

Figure 41: Net Cost of Program for 1988-89

(thousands of dollars)	Main Estimates 1988-89	Add* Other Costs	Total Program Cost	Less** Revenue	Estimated Net Program Cost	
					1988-89	1987-88
Veterans Affairs	1,636,928	20,935	1,657,863	44,482	1,613,381	1,623,920

* Other costs include the following:

● accommodation provided without charge by this department	(5000)
	7,300
● services provided without charge by other departments:	
- accommodation (Public Works)	8,829
- cheque issue (Supply and Services)	416
- employee surgical-medical insurance (Treasury Board)	3,733
- employee compensation (Labour)	657

* Figure 40 provides details on revenue

B. Acts, Regulations and Orders in Council Relating to the veterans Affairs Program

1. Acts

Army Benevolent Fund Act
Allied Veterans Benefit Act
Children of War Dead (Education Assistance) Act
Civilian War Pensions and Allowances Act
Department of Veterans Affairs Act
Fire Fighters War Service Benefits Act
Halifax Relief Commission Pension Continuation Act
Pension Act
Reinstatement in Civil Employment Act
The Returned Soldiers' Insurance Act
Special Operators War Service Benefits Act
Soldiers' Settlement Act
Supervisors' War Service Benefits Act
Veterans Appeal Board Act
Veterans Benefit Act
Veterans' Business and Professional Loans Act
Veterans Insurance Act
Veterans' Land Act
Veterans Rehabilitation Act
Women's Royal Naval Service and the South African Military Nursing Service (Benefits) Act
War Service Grants Act
War Veterans Allowance Act

2. Regulations

Army Benevolent Fun Regulations
Assistance Fund (WVA and CWA) Regulations
Children of the War Dead (Education Assistance) Regulations
Delegation of Powers (VLA) Regulations
Execution of Building Contract Regulations
Execution of Documents Regulations
Execution of Leases Regulations
Execution of Purchase of Property Documents Regulations
Flying Accidents Compensation Regulations
Guardianship of Veterans' Property Regulations
Last Post Fund Regulations
Pensioners Training Regulations
Regional Advisory Committee Regulations
Returned Soldiers' Insurance Regulations
Vetcraft Shops Regulations
Veterans Allowance Regulations
Veterans Appeal Board Regulations
Veterans Burial Regulations
Veterans Care Regulations
Veterans Estates Regulations
Veterans Insurance Regulations
Veterans Land Regulations
Veterans Rehabilitation Regulations
Veterans Treatment Regulations
War Service Grants Regulations

3. Orders

The Gallantry Gratuities and Annuities Order

Canadian Pension Commission Program

1988-89

Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89	3-4
B. Use of 1986-87 Authorities	3-5

Section I

Program Overview

A. Plans for 1988-89	
1. Highlights	3-6
2. Summary of Financial Requirements	3-6
B. Recent Performance	
1. Highlights	3-7
2. Review of Financial Performance	3-7
C. Background	
1. Introduction	3-8
2. Mandate	3-8
3. Program Objective	3-8
4. Program Description	3-8
5. Program Organization for Delivery	3-8
D. Planning Perspective	
1. External Factors Influencing the Program	3-11
2. Update on Previously Reported Initiatives	3-11
E. Program Effectiveness	3-11
F. Performance Information and Resource Justification	3-13

Section II

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources	
1. Financial Requirements by Object	3-16
2. Personnel Requirements	3-17
3. Net Cost of Program	3-18

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 -- Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1988-89	1987-88
		Main Estimates	Main Estimates
	Canadian Pension Commission Program		
10	Program expenditures	3,560	3,367
(S)	Contributions to employee benefit plans	416	371
	Total Program	3,976	3,738

Votes - Wording and Amounts

		1988-89
Vote	(dollars)	Main Estimates
Canadian Pension Commission		
10	Canadian Pension Commission - Program expenditures	3,560,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates				1987-88 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary		Total	
		Operating	Capital		
Pensions	57	3,906	70	3,976	3,738
1987-88 Authorized person-years	57				

B. Use of 1986-87 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for use	Actual Use
Canadian Pension Commission Program				
10	Program expenditures	3,339,000	3,339,000	2,979,000
(S)	Contributions to employee benefit plans	340,000	341,000	341,000
Total Program - Budgetary		3,679,000	3,680,000	3,320,000

Section I

Program Overview

A. Plans for 1988-89

1. Highlights

During 1988-89, the Program's plans include the following:

- to render decisions on 10,000 new or revised pension applications and on 6,800 cases to its Entitlement and Assessment Boards. Pension activity is at its highest level since World War II and is forecasted to maintain at this level for at least five years. (see page 3-15); and
- the following average turnaround times (see page 3-12):
 - less than 14 days to render a decision on initial applications following receipt of supporting documentation.
 - less than 14 days to render a decision following a hearing at the Assessment or Entitlement Board level.

2. Summary of Financial Requirements

Funding requirements for the Canadian Pension Commission Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast* 1987-88	Change
Pensions	3,976	3,619	357
Authorized person years	57	50	7

* Forecast as at October 31, 1987.

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are 9% or \$357,000 higher than the 1987-88 forecast expenditures. This increase is due primarily to:

- staffing delays in 1987-88 relating to organizational changes; inflation in salary cost as well as adjustments to salary costing (\$000) 357

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 forecast is \$119,000 or 3% lower than the 1987-88 Main Estimates of \$3,738,000. The difference is due primarily to:

- 5 person year decrease due to delays in staffing relating to organizational changes 160
- increased capital requirement to open a planned office in Ontario and fund EDP purchases (40)

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Program's performance during 1986-87 were:

- the Commission's adjudicative workload continued to increase. For example adjudications at the Entitlement and Assessment Board level were 63% higher than the previous year. To cope with this increase, it was necessary to reduce turnaround times. Adjudicative procedures were streamlined, greater use was made of capabilities of word-processing equipment and temporary support staff were hired (see page 3-15); and
- the Commission opened two more offices in 1986-87, in Toronto and Montreal, to handle Entitlement and Assessment Board claims in those areas. The effects of the three-city deployment have been both immediate and significant. As of August 31, 1987, in the areas served by the Montreal Office, cases awaiting hearing have decreased by 63% from levels at March 31, 1986 (793 to 296); for Toronto by 51% (1,060 to 517); and for Vancouver by 33% (417 to 278). (see page 3-11)

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Pensions	3,320	3,679	(359)
Person Years	45	57	(12)

Explanation of Change: The 1986-87 actual expenditures were 9% or \$359,000 lower than the 1986-87 Main Estimates. The difference is due primarily to:

(\$000)

- 12 person year decrease due to delays in staffing relating to organizational changes (359)

C. Background

1. Introduction

The Canadian Pension Commission Program consists of the Canadian Pension Commission which is an independent quasi-judicial agency reporting to Parliament through the Minister of Veterans Affairs.

Together, the Commission, the Bureau of Pension Advocates, the Veterans Appeal Board and the Department of Veterans Affairs are involved in the processing of pension benefit applications. The Commission is specifically responsible for rendering decisions and holding Entitlement and Assessment boards on claims for disability pensions and associated benefits.

2. Mandate

The Commission's legal mandate is principally derived from Part I of the Pension Act which governs its role and structure.

3. Program Objective

The objective of the Canadian Pension Commission Program is to award disability pensions and associated benefits provided by the various statutory instruments under which it operates as compensation for disability or death related to military or other qualified service.

4. Program Description

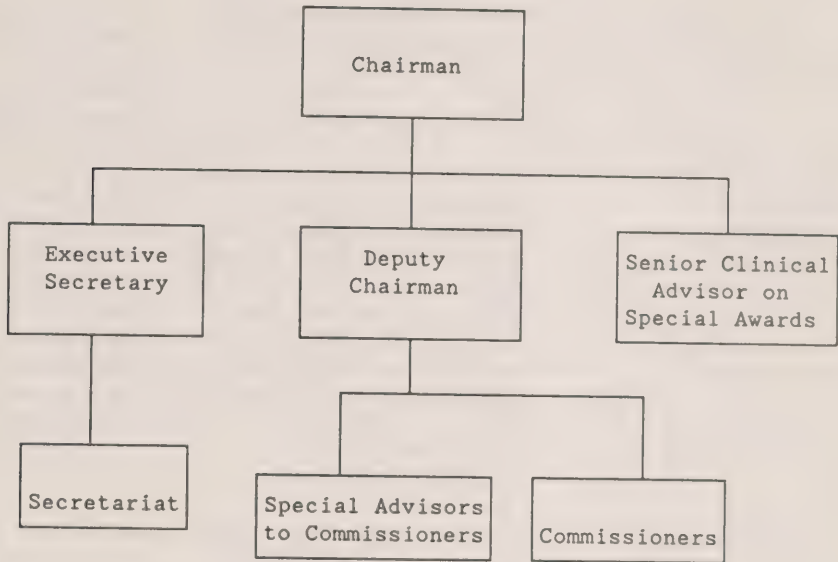
The Canadian Pension Commission adjudicates and sets adjudicative policy under the Pension Act, the Compensation for Former Prisoners of War Act, Royal Canadian Mounted Police Superannuation and Pension Continuation Acts, Parts I to X of the Civilian War Pensions and Allowances Act and various other Acts, Orders and Regulations. The Program consists of one activity, Pensions, and is delivered through an organization which is described in Figure 3.

5. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The functions of the Pension activity are delivered through three sub-activities which are described in Figure 4.

Organization Structure: The Commission consists of a Chairman, Deputy Chairman, 12 Commissioners and 10 ad-hoc Commissioners as well as a Secretariat. Details of the organization, resources and functions are outlined in Figure 3 and Figure 4.

Figure 3: Organization and Resources



	1988-89
	Main Estimates
Person Years	57
Operating Costs	\$3,976,000

Figure 4: Program Sub-Activities

Sub-Activities	Description	Functions
Executive Direction (1 P/Y)	The Chairman is the Chief Executive Officer of the Commission appointed by Governor-in-Council and provides executive direction to the Commission.	<ul style="list-style-type: none"> • Provides executive direction to Program • Conducts liaison with other Executive Management components in the Veterans Affairs Portfolio • Directs liaison with central agencies
Pensions (Adjudication) (23 P/Y's)	Composed of a Deputy Chairman, 12 Commissioners and 10 Ad-Hoc Commissioners who establish policy and perform adjudicative functions. All are Governor-in-Council appointees. Two Commissioners are deployed in each of Vancouver, Toronto and Montreal.	<ul style="list-style-type: none"> • First decisions • Entitlement Board decisions • Assessment Board decisions • Ancillary Benefits decisions • Assessment reviews • Trust Fund decisions
Planning Element Support (33 P/Y's)	Composed of a Secretariat (headed by an Executive Secretary) which provides support to policy and planning initiatives of management, co-ordinates the provision of Departmental finance, personnel and administrative services to the Commission and provides the Commissioners with secretarial support. Includes one Clinical Advisor and four Special Advisors who provide advice to the Commission on pension adjudication. Also includes the Secretaries to the Chairman, Deputy Chairman, Commission Counsel and Clinical Advisor.	<ul style="list-style-type: none"> • Advisory support to Executive Management and Pensions (adjudication) • Secretarial support to Commission • Policy and planning support • Typing of decisions • Reference support to Commission

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The Commission program is demand-driven by the clients it serves. These demands are directly related to the special needs and circumstances of the veteran population.

Aging of Veterans: The average age of Canada's veterans is 67 and there are approximately 670,000 alive today. As with any segment of the population, as veterans age, their health deteriorates. Incidents of new disabilities increase, as well as worsening of old disabilities. These occurrences cause veterans and their survivors to seek the various pensions benefits to which they may be entitled under the legislation which the Commission administers. For further details on pensions and related benefits, see page 3-14.

It is worth noting that in 1986-87, the Commission rendered decisions on 9,378 claims at the first level of adjudication. Compare that to 7,800 in 1976-77 and 4,898 in 1966-67. While part of the increase is due to greater benefits which have been made available through legislative initiatives, most certainly the primary reason is the fact that the veteran population has aged and its needs have correspondingly increased. As a result, pensions activity is at its highest level since World War II and is forecast to maintain at this level for at least five years.

2. Update on Previously Reported Initiatives

Commissioners Pilot Project (originally identified in 1986-87): This project was part of the Portfolio's drive to make its services more accessible to veterans and their families. To this end, the project called for two-Commissioner teams to work out of Vancouver, Winnipeg, Toronto and Montreal. By the end of 1986-87 Commissioners were deployed in all cities but Winnipeg. The move to Winnipeg has been put on hold pending further demographic and operational studies.

E. Program Effectiveness

Criteria for measuring the effectiveness of the Canadian Pension Commission Program must be related to its basic objective which is to award disability pensions and associated benefits provided by the statutory instruments under which it operates. The Program's effectiveness can therefore be measured by the quantity and quality of the Commission's adjudications.

Three indicators of the Program's effectiveness were developed for 1987-88. The Program's quantitative effectiveness is to be measured by the number of claims it adjudicates and the time taken to adjudicate those claims. The Program's qualitative effectiveness is to be measured by the number (%) of total claims adjudicated by the Commission which are subsequently varied by the Veterans Appeal Board.

For 1987-88, the Program's plans included:

- rendering decisions on
 - 9,500 new or revised pension applications. As of August 31, 1987, forecasts indicate 98% of this goal will be achieved.
 - 6,800 Assessment and Entitlement Board claims. As of August 31, 1987, forecasts indicate 100% of this goal will be achieved; and
- achieving the following average turn around times
 - less than 14 days for adjudication at the first level following receipt of the application and supporting documentation. As of August 31, 1987, the Commission was averaging 11 days.
 - less than 14 days for adjudication following an Assessment or Entitlement Board hearing. As of August 31, 1987, the Commission was averaging 15 days.

The measurement developed to indicate the Program's qualitative effectiveness has not been used before. Because there is a time delay between the three levels of adjudication, an accurate assessment of qualitative effectiveness can not be made using statistics from a given year. It is more accurate in this case to take a measurement over three consecutive years. In the three year period 1984-85 to 1986-87, the Commission rendered a total of 43,163 decisions at the first and second level of adjudication. During the same period, the Pension Review Board varied approximately 2,200 Commission decisions or 5.1% of the total. The Commission feels that this is an excellent indicator of the quality of its adjudications in that 94.9% of its total decisions are satisfactory in a legal and factual sense. More importantly, a high percentage of Commission clients are receiving the benefits to which they are entitled without having to seek recourse from a higher level of authority, i.e., the new Veterans Appeal Board (replacing the old Pension Review Board).

F. Performance Information and Resource Justification

The Program's allocation of 57 professional and support person years is justified by its requirement to adjudicate claims for benefits, the primary ones of which are described as follows:

Disability Pensions: Under the Pension Act, pensions may be paid to members or former members of the Armed Forces who are suffering a disability due to an injury or a disease or the aggravation of an injury or disease which was incurred during military service in wartime or which arose out of or was directly connected with military service in peacetime.

Disability pensions range from 1% to 100% and are paid in accordance with the extent of disability which is found to exist through medical examination. Medical examiners are guided as to the extent of a disability by a Table of Disabilities which, under the Pension Act, the Commission is required to maintain. For pensionable disabilities assessed at less than 5%, no monthly pension is payable but the pensioner is entitled to the appropriate single payment as provided in the Schedule of Rates.

The Civilian War Pensions and Allowances Act provides for similar disability benefits to certain civilians who served in organizations closely associated with the Canadian Armed Forces in World War II.

Survivors Pensions: Under the provision of the Pension Act, the surviving spouse and eligible children of a deceased pensioner may receive survivors benefits following the pensioner's death. The Act provides to the spouse, for a period of one year, that amount of monthly disability pension, additional pension for spouse and children, attendance allowance and exceptional incapacity allowance that was in payment to the disability pensioner at the time of death.

At the end of one year, these survivors benefits are converted to either a full pension (if the pensioner was receiving a disability pension of 48% or more at the time of death) or a proportionate pension (if the pensioner was receiving a disability pension between 5% and 47% at the time of death). The proportionate pension is equivalent to one-half of the disability pension in payment at the time of death.

Attendance Allowance: A pensioner who is totally disabled and needs assistance to care for himself or herself may, in certain circumstances, be awarded an attendance allowance. The amount of the allowance is based on the degree of attendance needed.

Exceptional Incapacity Allowance: When a pensioner is in receipt of a pension for a disability or disabilities assessed at 100% and is suffering an exceptional incapacity as a result of pensioned conditions, an additional monthly allowance in varying amounts may be awarded.

Clothing Allowance: Pensioners who are amputees, or who must wear special appliances or who require specially-made clothing, may receive an allowance to compensate for the wear and tear or the excessive soiling of clothes, or to assist in the purchase of the special apparel.

Prisoners of War Compensation: A veteran who was a prisoner of war for a period of three months or more, or who evaded capture by the enemy or was an escapee from a prisoner of war camp for a period of three months or more, may be entitled to compensation under the Compensation for Former Prisoners of War Act.

Other Benefits: Where the estate of a deceased pensioner is insufficient to pay the costs of the pensioner's last illness, or his or her funeral, the Pension Act provides that the Commission may award a grant to assist in paying these costs.

The Gallantry Gratuities and Annuities Order, which is administered by the Commission, provides for the payment of an annuity if the recipient of an award for gallantry, listed in the Order, is receiving a disability pension under the Pension Act, War Veterans Allowance, or an annuity under the Canadian Forces Superannuation Act.

Workload: The major elements of the Commission's workload are summarized in figure 5. The performance measurement system utilizes these elements as output indicators produced by a given person year.

Figure 5: Major Workload Elements

Component/Product	Estimate 1988-89 Workload	Forecast 1987-88 Workload	Actual 1986-87 Workload	Actual 1985-86 Workload
<u>Adjudication</u>				
First Decisions	10,000	9,331	9,378	13,383
EB/AB Decisions*	6,800	6,800	6,704	4,113
Ancillary Benefits Decisions	6,785	5,500	6,135	6,719
Trust Fund Decisions	400	450	414	325
<u>Adjudication Typing Support</u>				
First Decisions	10,000	9,500	9,378	11,372
EB/AB Decisions**	5,000	5,000	1,656	1,353
Trust Fund Decisions	400	450	414	325

* EB/AB - Entitlement Board/Assessment Board

** Field Operations Branch of the Department is co-responsible for typing EB/AB decisions.

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 6: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Personnel			
Salaries and wages	2,692	2,391	2,287
Contributions to employee benefit plans	416	371	341
Goods and Services			
Transportation and Communications	650	631	580
Information	5	5	3
Professional and special services	45	41	30
Rentals	40	44	31
Purchased repairs and upkeep	35	32	28
Utilities, materials and supplies	18	23	17
Other subsidies and payments	5	1	-
Total operating	3,906	3,539	3,317
Capital	70	80	3
	3,976	3,619	3,320

2. Personnel Requirements

Figure 7: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
	88-89	87-88	86-87		
Appointees					
Governor-in-Council					
Appointments	24	24	24	51,400-100,700	68,141
Scientific and Professional					
Medicine	1	1	1	46,726-94,950	
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	7	7	7	15,178-63,264	42,658
Administrative Support					
Clerical	6	3	3	14,338-35,194	24,638
Secretarial	19	22	22	14,210-35,419	24,417

Note: The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1987. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Net Cost of Program

Figure 8: Total Cost of Program for the Year 1988-89 (\$000)

	Main Estimates 1988-89	Add * Other Cost	Estimated <u>Total Program Cost</u>	
			1988-89	1987-88
Canadian Pension Commission Program	3,976	237	4,213	3,987

* Other costs of \$237,000 consist of:

	(\$000)
• accommodation provided without charge by Public Works	182
• cheque issue and other accounting services received without charge from Supply and Services	1
• employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat	54

Bureau of Pensions Advocates Program

1988-89

Expenditure Plan

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89	4-4
B. Use of 1986-87 Authorities	4-5

Section I

Program Overview

A. Plans for 1988-89	
1. Highlights	4-6
2. Summary of Financial Requirements	4-6
B. Recent Performance	
1. Highlights	4-8
2. Review of Financial Performance	4-8
C. Background	
1. Introduction	4-9
2. Mandate	4-9
3. Program Objective	4-9
4. Program Description	4-9
5. Program Organization for Delivery	4-10
D. Planning Perspective	
1. External Factors Influencing the Program	4-10
2. Initiatives	4-11
E. Program Effectiveness	4-11
F. Performance Information and Resource Justification	4-13

Section II

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources	
1. Financial Requirements by Object	4-15
2. Personnel Requirements	4-16
3. Net Cost of Program	4-17

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 -- Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1988-89	1987-88
		Main Estimates	Main Estimates
	Bureau of Pensions Advocates		
15	Program expenditures	5,122	4,852
(S)	Contributions to employee benefit plans	742	678
	Total Program	5,864	5,530

Votes - Wording and Amounts

		1988-89
Vote	(dollars)	Main Estimates
	Bureau of Pensions Advocates	
15	Bureau of Pensions Advocates - Program expenditures	5,122,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates				1987-88 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary		Total	
		Operating	Capital		
Pensions	122	5,842	22	5,864	5,530
1987-88 Authorized person-years	122				

B. Use of 1986-87 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for use	Actual Use
Bureau of Pensions Advocates Program				
15	Program expenditures	4,906,000	5,233,000	5,134,770
S)	Contributions to employee benefit plans	645,000	715,000	715,000
Total Program - Budgetary		5,551,000	5,948,000	5,849,770

Section I Program Overview

A. Plans for 1988-89

1. Highlights

During 1988-89, the Bureau intends to:

- continue to provide free legal services and counselling to 17,500 veteran clients and their dependants and to prepare 13,300 disability pension applications and appeals to the Canadian Pension Commission. A total of 35 lawyers and 73 support staff will be assigned to this task;
- to represent 2,250 clients in their appeals to the Veterans Appeal Board with 10 lawyers and a support staff of 11; and
- to place greater emphasis on district office operations to better serve the clientele.

2. Summary of Financial Requirements

Actual and forecast resource requirements for the Bureau of Pensions Advocates are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast* 1987-88	Change
Pensions	5,864	6,381	(517)
Authorized person-years	122	133	(11)

* at October 31, 1987

Explanation of Change: The financial resources approved for 1988-89 are 8% or \$517,000 lower than the 1987-88 forecast expenditures. The difference is due primarily to the following item:

(\$000)

- decrease of 11 person-years and related salary and benefit costs which will require further adjustment through 1988-89 Supplementary Estimates to meet workload demands. The decrease related to an expected decline in workload that did not materialize

517

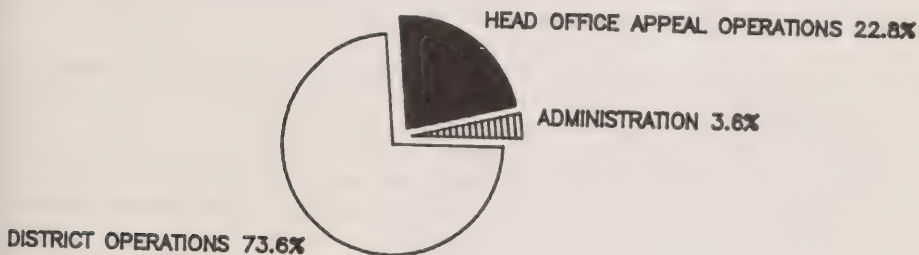
Explanation of 1987-88 Forecast: The forecast is 15% or \$851,000 higher than the 1987-88 Main Estimates of \$5,530,000 (see Authorities for 1988-89, Part II of the Estimates, page 4-4). The difference arises mainly due to the following:

(\$000)

- continuation of high volume of work-load requiring continuation of 13 person-years to meet the Department's objectives of timely service to clients; and 460
- transfer of cost of common services from the department. 390

Figure 2 indicates that 96.4% of the Bureau's expenditures are directed to program activities

Figure 2: 1987-88 Forecast Expenditures by Percentage Distribution



B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Program's performance during 1986-87 were:

- The Bureau provided free legal service to 10,278 applicants for pensions and submitted 7,245 claims, certified as ready 5,602 appeals and presented 6,686 on their behalf to the Canadian Pension Commission and 1,783 appeals and 248 leaves to vary to the Pension Review Board (see page 4-12);
- The Bureau was able to maintain its average response time during the 1986-87 year as follows (see page 4-12):
 - 6.1 months for an initial application for pension.
 - 4.1 months to prepare an appeal to an Entitlement or an Assessment Board of the Canadian Pension Commission.
 - 3.5 months to prepare and present an appeal for hearing before the Pension Review Board.
- The Bureau provided counselling services relating to pension entitlement to 7,939 veterans in cases where no claim or appeal could be made; and
- The Bureau's "success rate" or percentage of positive decisions continues to increase in 1986-87 due to the increased emphasis and priority placed on the quality of the Bureau's written and oral submission, in concert with the policy of the benefit of doubt going to the veteran. (see page 4-12)

2. Review of Financial Performance

Figure 3: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Pensions	5,850	5,551	299
Authorized Person-Years	132	135	(3)

Explanation of Change: The change from the 1986-87 Main Estimates to the actual expenditures consists of various minor changes.

C. Background

1. Introduction

The Bureau of Pensions Advocates was established in 1971 when major revisions were made in the Pension Act. It is an independent agency of the federal government reporting to the Minister of Veterans Affairs. The Bureau provides free legal aid in cases where applications or appeals are made to either the Canadian Pension Commission, or the Veterans Appeal Board (prior to September 1987, the Pension Review Board or the War Veterans Allowance Board).

2. Mandate

The legal mandate for the Program is set out in Part II of the Pension Act. The legislation specifically prescribes the duties as counselling applicants with respect to the application of the Pension Act and related statutes and orders, assisting applicants in the preparation and submission of applications, and arranging for applicants to be represented by a pensions advocate at hearings held under the Act. The War Veterans Allowance Act authorizes the Bureau to represent applicants in the matter of an appeal to the Veterans Appeal Board.

3. Program Objective

To ensure that persons seeking to establish claims under the Pension Act and related statutes or an appeal under the War Veterans Allowance Act have access to an independent professional legal service providing a solicitor and client relationship.

4. Program Description

The Bureau provides legal aid to persons seeking to establish claims under the Pension Act R.S., c.207, s.1, and allied statutes and orders or an appeal to the Veterans Appeal Board. This service is provided by professional advocates and support staff in 20 district offices located throughout Canada. The Bureau must accept all requests for assistance from eligible veterans or dependants of deceased veterans. The services of the Bureau are provided free of charge, however, applicants may employ a private lawyer at their own expense or be represented by a service officer of an accredited veterans' organization.

5. Program Organization for Delivery

The Bureau of Pensions Advocates is under the direction of the Chief Pensions Advocate appointed by the Governor in Council. The Bureau is divided into two responsibility areas:

- the Deputy Chief Pensions Advocate heads the operational areas of the Bureau. The District Pensions Advocates and their support staff research, prepare, and present claims to the various adjudicating bodies in the Pensions Program. The Head Office Area Advocates and their support staff research, prepare and present final appeals to the Veterans Appeal Board on behalf of clients in all parts of the country; and
- the Director, Finance, Personnel and Administration and his staff who provide the necessary administrative support to the Bureau's district and head office operations.

The Bureau has a decentralized organization to provide its services. There are 18 district offices and 2 sub-offices in larger centres across Canada. The advocates also travel to other locations in their districts to interview applicants and present claims to the adjudicating bodies in the Canadian Pension Commission. The Appeals Operations section located at Head Office provides service to clients in all parts of the country.

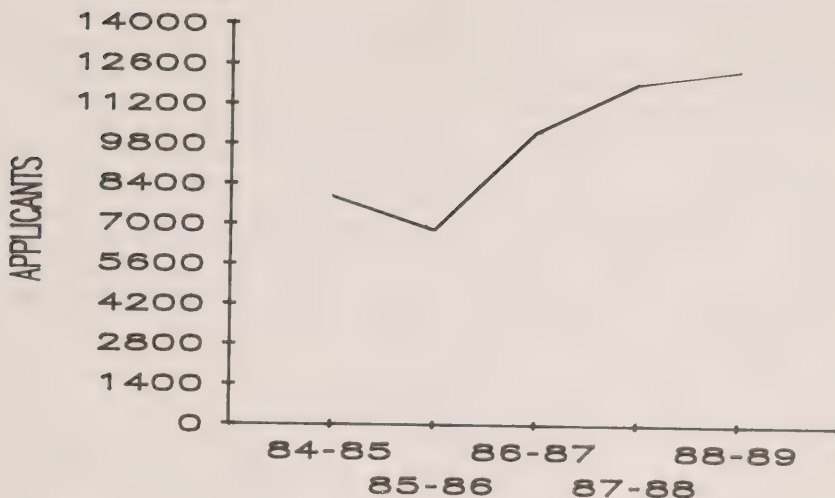
D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The major factors impacting on the Bureau in 1988-89 are as follows:

Demand for service: With pension applications running at the highest levels in 40 years, veterans can be expected to place an even heavier demand on limited resources. Figure 4 reflects demand for service over the last several years.

Figure 4: Demand for Service (Pensions Applications)



Departmental Initiatives: The creation of the Veterans Appeals Board means there is now a capacity for the hearing of a larger number of final appeals of pension and War Veterans Allowance cases. In addition, veterans can expect better service as a result of the importance being given to the Department's district offices.

. Initiatives

Because of the anticipated demands flowing from the factors mentioned above, the Bureau during 1988-89 will not be undertaking any new initiatives that require additional resources. The establishment of a new district office in British Columbia will, of necessity, be resourced through a reassignment of existing resources.

. Program Effectiveness

The objective of the Bureau is to provide professional legal services free of charge to persons seeking to establish claims or appeals under the Pension Act and related statutes.

The provision of legal services to applicants for disability pensions and allowances is carried out at three levels within this Program:

- First application for pension submitted to the Canadian Pension Commission (CPC);
- Appeal to an Entitlement or Assessment Board of the Canadian Pension Commission; and
- Appeal to the Veterans Appeal Board (VAB).

Three indicators of Program effectiveness exist for each of the three levels, namely, production volume (caseload), response time (turnaround time) and success rate. Figure 5 reflects these indicators for a three year period. In view of the results obtained from its operations, the Bureau has met its objective to provide professional legal services free of charge to clients.

Figure 5: Performance Statistics

	Production Volume	Response Time (months)	Success Rate (%)
<u>First Applications</u>			
1985-86	6,473	6.9	52
1986-87	7,245	6.1	53
1987-88	7,320*	6.0**	56**
<u>Appeals to CPC</u>			
1985-86	4,705	5.5	58
1986-87	5,602	4.1	65
1987-88	5,700*	4.2**	57**
<u>Appeals to VAB</u>			
1985-86	2,028	3.0	35
1986-87	1,783	3.5	44
1987-88	2,150*	4.8	40**

* Annual Forecast

** August 31 Actual

The success rate is a measure of the number of applications/appeals that receive a positive decision. It is significant for those who prepare submissions and argue for awards.

First applications are recorded from the date the veteran asks the Advocate to initiate the claim to the date the Advocate submits the claim to the Canadian Pension Commission; Entitlement/Assessment Board appeals are recorded from the date the veteran requests a hearing to the date the Bureau submits a Notice of Readiness to proceed to the Canadian Pension Commission; and Pension Review Board Appeals are recorded from the date the veteran asks the District Advocate to commence appeal proceedings to the date the Head Office Area Advocate prepares and lists the case for a Veterans Appeal Board hearing.

F. Performance Information and Resource Justification

The performance information used in 1987-88, relating to efficiency and economy, is no longer applicable due to changes in legislation, operating style, philosophy and volume of work. The management information system is currently being updated to reflect these changes.

The primary outputs of the Bureau take the form of applications for pension submitted to the Canadian Pension Commission, appeals prepared and presented to Entitlement and Assessment Boards of the Canadian Pension Commission, appeals prepared and presented to the Veterans Appeal Board and counselling services to clients where no application or appeal can be made.

The Bureau's resources are primarily located in the 20 district offices and at Head Office to deal with the appeals to the Veterans Appeal Board. A small administrative staff is also located at Head Office. Figure 6 indicates this distribution.

Figure 6: Resource Allocation - Percentage Distribution

	Person Years	Dollars
	(%)	(%)
District Operations	80	74
Head Office Operations (VAB Appeals)	16	23
Administration *	4	3
	100	100

* Includes Executive Direction

The type and complexity of the services provided vary greatly depending on the requirements of the client making it difficult to predict the extent of resource support necessary to provide a satisfactory level of service.

The Bureau endeavours to provide this level of service by reassigning resources in response to changes in client activity and demand in various parts of the country.

The relationship of production to person years is reflected in Figure 7.

Figure 7: Production Related to Person Years

	Total Production Volume	Person-Years	Indicator
1985-86	13,206	137	96
1986-87	14,630	132	111
1987-88	15,170	133	114

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 8: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Personnel			
Salaries and wages	4,802	4,891	5,468
Contributions to employee benefit plans	742	678	715
Goods and Services			
Transportation and Communication	144	377	219
Professional and special services	109	171	133
Rentals	40	116	2
Purchased repairs and upkeep	5	33	7
Utilities, materials and supplies		31	4
Total operating	5,842	6,297	6,548
Capital	22	84	17
	5,864	6,381	6,565

2. Personnel Requirements

Figure 9: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
	88-89	87-88	86-87		
Appointees					
Governor-in-					
Council					
Appointments	1	1	1	51,400-100,700	
Scientific and					
Professional					
Law	43	42	47	24,024-92,800	55,029
Administrative and					
Foreign Service					
Administrative					
Services	3	3	3	15,178-63,264	43,403
Program					
Administration	19	19	19	15,178-63,264	35,183
Administrative					
Support					
Clerical	15	14	15	14,338-35,194	25,091
Secretarial	41	43	50	14,210-35,419	23,948

Note: The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1987. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Net Cost of Program

Figure 10: Total Cost of Program for the Year 1988-89

(thousands of dollars)	Main	Add *	Estimated	
	Estimates 1988-89	Other Cost	<u>Total Program Cost</u> 1988-89	<u>1987-88</u>
Bureau of Pensions Advocates	5,864	528	6,392	6,036

* Other costs of \$528,000 consist of:

	(\$000)
• accommodation provided without charge by Public Works	363
• cheque issue and other accounting services received without charge from Supply and Services	1
• employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat	164

Veterans Appeal Board Program

1988-89

Expenditure Plan

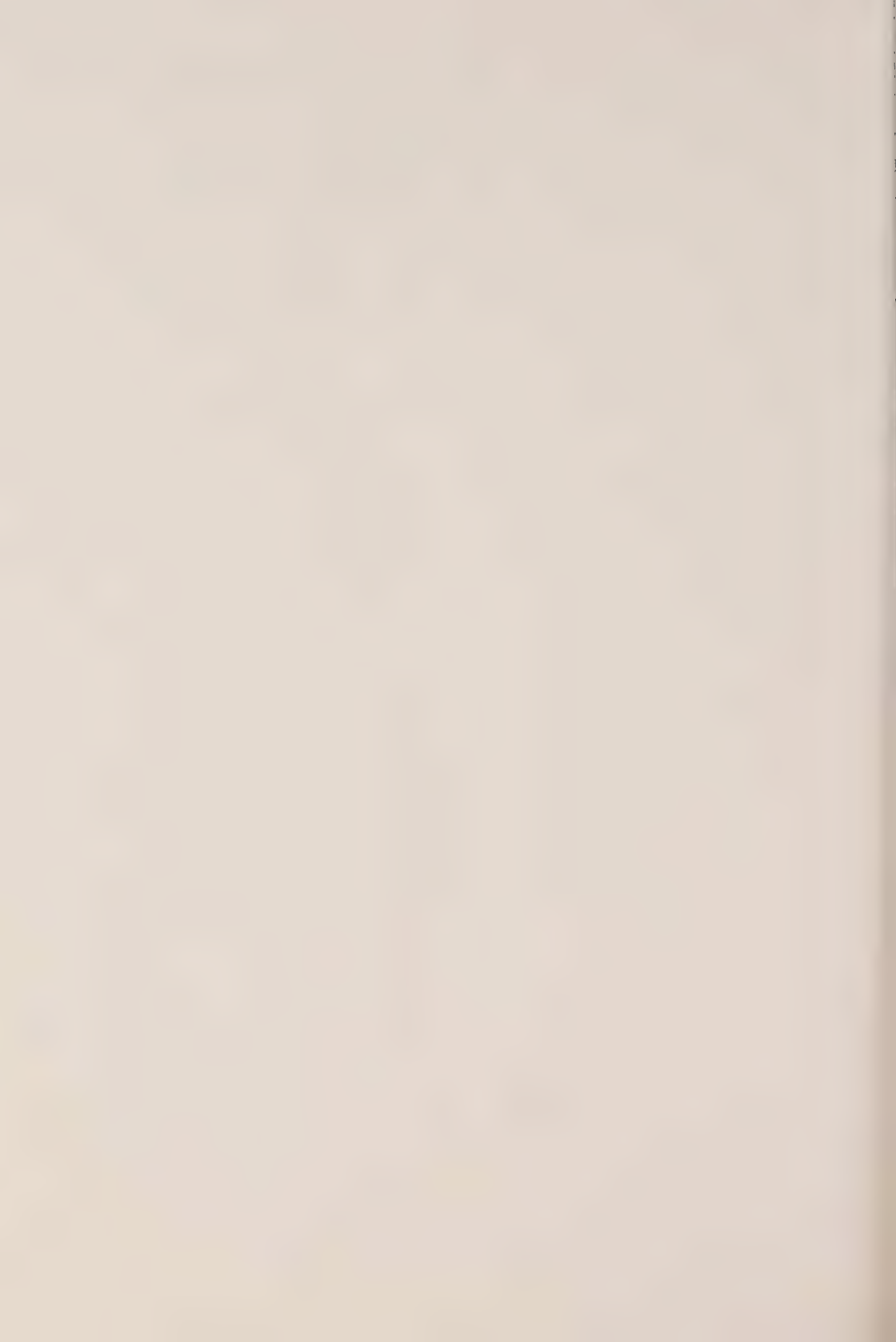


Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 5-4

B. Use of 1986-87 Authorities 5-5

Section I

Program Overview

A. Plans for 1988-89

1. Highlights 5-6

2. Summary of Financial Requirements 5-6

B. Recent Performance

1. Highlights 5-7

2. Review of Financial Performance 5-7

C. Background

1. Introduction 5-8

2. Mandate 5-8

3. Program Objective 5-8

4. Program Organization for Delivery 5-8

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program 5-9

E. Program Effectiveness 5-10

F. Performance Information and Resource Justification 5-10

Section II

Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object 5-11

2. Personnel Requirements 5-12

3. Net Cost of Program 5-13

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 -- Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1988-89	1987-88
		Main Estimates	Main Estimates*
	Veterans Appeal Board		
20	Program expenditures	2,219	2,764
(S)	Contributions to employee benefit plans	307	364
	Total Program	2,526	3,128

* Reflects the totals for the War Veterans Allowance Board Program and the Pension Review Board Program. The Veterans Appeal Board Program replaced these two Programs during the 1987-88 year.

Votes - Wording and Amounts

		1988-89
Vote	(dollars)	Main Estimates
<hr/>		
	Veterans Appeal Board	
20	Veterans Appeal Board - Program expenditures	2,219,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates				1987-88 Main Estimates
	Authorized	<u>Budgetary</u>	Total		
	person- years	Operating Capital			
Pensions	45	2,476	50	2,526	3,128*
1987-88 Authorized person-years	58*				

* Reflects the totals for the War Veterans Allowance Board Program and the Pension Review Board Program. The Veterans Appeal Board Program replaced these two Programs during the 1987-88 year.

B. Use of 1986-87 Authorities - Volume II of the Public Accounts*

Vote (dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
War Veterans Allowance Board			
10 Program expenditures	1,476,000	1,486,000	1,427,163
(S) Contributions to employee benefit plans	183,000	203,000	203,000
Total Program - Budgetary	1,659,000	1,689,000	1,630,163
Pension Review Board			
15 Program expenditures	1,514,000	1,544,000	1,444,809
(S) Contributions to employee benefit plans	186,000	206,000	206,000
Total Program - Budgetary	1,700,000	1,750,000	1,650,809

* Reflects the totals for the War Veterans Allowance Board Program and the Pension Review Board Program. The Veterans Appeal Board Program replaced these two Programs during the 1987-88 year.

Section I

Program Overview

A. Plans for 1988-89

1. Highlights

Passage of Bill C-66 on June 30, 1987, replaced the Pension Review Board and the War Veterans Allowance Board with a single Veterans Appeal Board.

In its first year of operation the Veterans Appeal Board wants to accomplish the following:

- to hold hearings on 2,800 cases consisting of 2,650 pension appeals and 150 allowance appeals (see page 5-10);
- to maintain the turnaround time of approximately two months for both pension and allowance appeals from the date the case is heard to the date the decision is promulgated (see page 5-10); and
- to increase the number of appeals heard, over the previous replaced Boards, and thus reduce the backlog.

2. Summary of Financial Requirements

Funding requirements for the Veterans Appeal Board for the Estimates year are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast* 1987-88	Change
Pensions	2,526	3,041	(515)
Authorized person years	45	47	(2)

* at October 31, 1987

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are 17% or \$515,000 lower than the 1987-88 Forecasts. This decrease is primarily due to severance payments required in 1987-88 on creation of the new Board.

Explanation of 1987-88 Forecast: Although there is only a minor change between the 1987-88 Estimates and the 1987-88 Forecast, two offsetting items were involved. These were a \$346,000 reduction in salary and operating costs associated with 11 person years in Estimates and a similar increase for severance payments on creation of the new Board.

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Pension Review Board Program's performance during 1986-87 were:

- the Board received 2,654 appeals, an increase of 29.6% over the 1985-86 fiscal year. A total of 2,224 decisions were promulgated during this time period; and
- turnaround times for the 1986-87 year remained at a level of just over two months.

Highlights of the War Veterans Allowance Board Program's performance during 1986-87 were:

- the Board received 128 appeals, a slight decrease over the previous fiscal year;
- 10,000 reviews were conducted, an increase of 95% over the same period in the previous year; and
- turnaround times were maintained at 90 days.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1986-87 Financial Performance

thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Pensions	1,651	1,700	(49)
Economic Support	1,630	1,659	(29)
	3,281	3,359	(78)
Person Years	65	69	(4)

Explanation of Change: There is only a minor change between the 1986-87 Main Estimates and the actual expenditures.

C. Background

1. Introduction

The Veterans Appeal Board, established in June 1987 with passage of the Veterans Appeal Board Act, is an independent agency of the federal government reporting to Parliament through the Minister of Veterans Affairs. The Board reviews and renders decisions in cases of appeals for disability pensions and allowances by ex-members of the armed forces, certain civilians or their dependants who are dissatisfied with final decisions of the Canadian Pension Commission or the Department.

2. Mandate

The Veterans Appeal Board's mandate to hear, determine and deal with all appeals made to it pursuant to any Act of Parliament or any regulations thereunder comes from Section 9 of the Veterans Appeal Board Act.

3. Program Objective

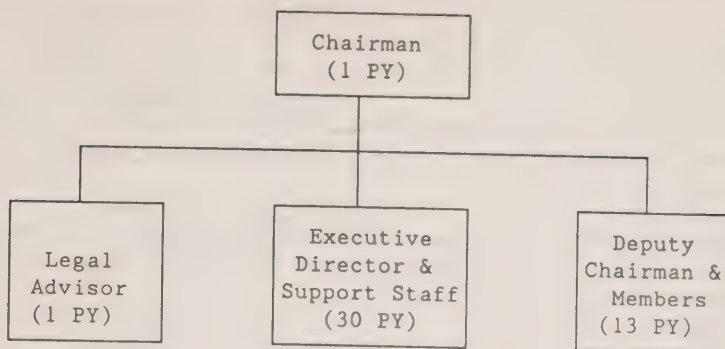
The objective of the Veterans Appeal Board Program is to provide a system of appeals to ex-members of the armed forces and Royal Canadian Mounted Police, certain civilians and/or their respective dependants in order to ensure they receive the full benefits they are entitled to under the Pension Act, the War Veterans Allowance Act, the Civilian War Pensions and Allowances Act and related statutes.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Program consists of one activity called Pensions.

Organization Structure: The Board consists of a Chairman, a Deputy Chairman and twelve members who establish policy and perform adjudication functions, eight of whom are additional members appointed when the workload of the Board so requires. By virtue of the Veterans Appeal Board Act, the head office of the Board is to be at such place in Canada as the Governor in Council may, by order, designate. The Board also has an operational arm headed up by the Executive Director and which provides services in the legal support, secretarial, records management, clerical, financial, personnel and administration fields. The Legal Advisor is responsible for the quality control aspect of decisions, the issuance of the Veterans Appeal Board reports and for providing legal advice to the Chairman and Board members. Details of the organization, resources and functions are outlined in Figure 3.

Figure 3: Organization and Resources



1988-89
Main Estimates

Person-Years (PY)	45
Operating Costs	2,526,000

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

Over the last three years the Pension Review Board has seen its workload increase by ninety-nine per cent from 1,334 to 2,654 appeals per year. During the same period of time the workload of the War Veterans Allowance Board has fallen by seventy-three per cent. As a result of this shift in workload, the passage of Bill C-66 saw both the Pension Review Board and the War Veterans Allowance Board replaced with the Veterans Appeal Board. This new Board will handle both pension and allowance matters while reducing the number of Governor-in-Council appointees and public service positions.

Two main factors continue to influence the increasing workload in the area of pensions. First, the Ministerial commitment towards generosity, speed and courtesy has given veterans renewed faith in the system and has inspired additional pension applications. Second, the natural process of aging tends to reveal new disabilities and aggravate old ones.

Activity in the allowance area will be influenced by regional and national economic conditions and the financial health of certain segments of the veteran population.

E. Program Effectiveness

Effective delivery of benefits to the Board's client population has been identified as the most appropriate indicator of program effectiveness, and is defined as the average time, in months, measured from the date the case is heard by the Board to the date the decision is issued. The average expected time to issue a decision for the new Board is expected to be approximately two months for both the pension and allowance appeals.

The sampling of the Departments allowance decisions formerly reported on in the War Veterans Allowance Board Program, is not part of the Veterans Appeal Board's new mandate.

F. Performance Information and Resource Justification

The caseload handled by the Veterans Appeal Board is largely determined by the number of decisions rendered by the Canadian Pension Commission's Assessment and Entitlement Boards and by the Regional Office of the Department.

Figure 4 presents the actual caseload for the former Pension Review Board and the War Veterans Allowance Board for fiscal years 1985-1986 and 1986-1987. Also displayed are the forecast figures for 1987-1988 and the actuals to date when the two Boards were dissolved along with the Veterans Appeal Board estimates for fiscal year 1988-1989.

The performance measurement system identifies the resource levels required to efficiently and effectively conduct the Board's activities. The indicators used are the number of appeals received, number of hearings held and number of decisions promulgated.

Figure 4: Appeal Workload

	Estimates 1988-89	Actuals 1987-88 (to Sept. 11)	Forecast 1987-88	Actual 1986-87	Actual 1985-86
Pension Review Board					
Appeals Received		1,239	2,300	2,654	2,197
Hearings Held		1,020	1,500	2,224	2,457
War Veterans Allowance Board					
Appeals Received and Decisions Promulgated		100		128	131
Reviews Conducted*		2,539		10,000	5,293
Veterans Appeal Board					
Appeals Received	3,000		1,560		
Hearings Held	2,800		1,180		

* Not part of new Board's mandate

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 5: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Personnel			
Salaries and wages	1,989	2,367	2,641
Contributions to employee benefit plans	307	364	409
Goods and Services			
Transportation and Communications	102	140	116
Information		5	8
Professional and special services	26	22	33
Rentals	31	36	40
Purchased repairs and upkeep	8	11	10
Utilities, materials and supplies	13	16	20
Total operating	2,476	2,961	3,277
Capital	50	80	4
	2,526	3,041	3,281

2. Personnel Requirements

Figure 6: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years 88-89	Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
Appointees			
Governor-in-Council Appointments	14	51,400-100,700	70,248
Scientific and Professional Law	1	24,024-92,800	54,336
Administrative and Foreign Service Administrative Services	8	15,178-63,264	38,321
Administrative Support			
Clerical	14	14,338-35,194	24,680
Secretarial	8	14,210-35,419	25,158

Note: The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1987. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Net Cost of Program

Figure 7: Total Cost of Program for the Year 1988-89

(thousands of dollars)	Main Estimates 1988-89	Add * Other Cost	Estimated <u>Total Program Cost</u> 1988-89
Veterans Appeal Board	2,526	264	2,790

* Other costs of \$264,000 consist of:

	(\$000)
• accommodation provided without charge by Public Works	210
• employee benefit covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat	54

3. Coût net du Programme

Tableau 7 : Coût total du Programme en 1988-1989

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses	Plus* autres coûts	Coût estimatif total du Programme
	1988-1989	1988-1989	1988-1989
	2,526	264	2,790
Tribunal d'appel des anciens combattants			

* Les autres coûts de \$264,000 comprennent :

- Locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics 210
- avantages sociaux des employés, c'est-à-dire la partie de l'employeur des primes et des coûts d'assurance payée par le Secrétariat du Conseil du Trésor 54

2. Besoins en personnel

Tableau 6 : Détail des besoins en personnel

Années-personnes autorisées	Echelle des traitements	Provision pour le traitement annuel moyen 1988-1989

Gestion	14	51,400-100,700	70,248
Scientifique et professionnelle	1	24,024-92,800	54,336
Administration et service extérieur			
Administration des programmes Services administratifs	8	15,178-63,264	38,321
Soutien administratif	14	14,338-35,194	24,680
Commis aux écritures			
Secrétariat	8	14,210-35,419	25,158

Nota : La colonne des années-personnes présente la répartition des années-personnes autorisées pour le Programme par groupe professionnel. La colonne de l'échelle des traitements actuelle montre les échelles de traitement par groupe professionnel au 31 octobre 1987. Dans la colonne du traitement de base y compris la provision coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
I. Besoins financiers par article

Tableau 5 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1988-1989	1987-1988*	1986-1987**	
Personnel			
Traitements et salaires	1,989	2,367	2,641
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	307	364	409
Biens et services			
Transports et communications	102	140	116
Services professionnel et spéciaux	26	5	8
Location	31	36	40
Achat de services de réparation et d'entretien	8	11	10
Services publics, fournitures et approvisionnements	13	16	20
Total des dépenses de fonctionnement			
2,476	2,961	3,277	
Capital			
50	80	4	
2,526	3,041	3,281	

F. Données sur le rendement et justification des ressources

Le volume de la charge de travail du Tribunal d'appel des anciens combattants est déterminé principalement par le nombre de décisions rendues par les comités d'examen et les comités d'évaluation de la Commission canadienne des pensions et par le bureau régional du Ministère.

Le tableau 4 illustre la charge de travail réelle de l'ancien Conseil de révision des pensions et de l'ancienne Commission des allocations aux anciens combattants au cours des exercices 1985-1986 et 1986-1987. On y trouve également les chiffres des prévisions pour 1987-1988 et les chiffres réels cumulatifs à la dissolution du Conseil et de la Commission. Il renferme également les prévisions pour le Tribunal d'appel des anciens combattants pour 1987-1988.

Le système de mesure de la performance détermine les niveaux de ressources nécessaires à la réalisation efficace et rentable des activités du Tribunal. Les indicateurs utilisés sont le nombre d'appels reçus, le nombre d'auditions tenues, le nombre de décisions promulguées.

Tableau 4 : Charge de travail en matière d'appels

	Conseil de révision des pensions			
	Budget des dépenses	Réel	Prévu	Réel
	1987-1988	1987-1988	1987-1988	1986-1987 1985-1986
	1988-1989	(au 11 sept.)		
Appels reçus	1,239	2,300	2,654	2,197
Auditions tenues	1,020	1,500	2,224	2,457
Commission des allocations aux anciens combattants				
Appels reçus et décisions promulguées	100	128	131	
Examens effectués	2,539	10,000	5,293	
Tribunal d'appel des anciens combattants				
Appels reçus	3,000	1,560		
Auditions tenues	2,800	1,180		

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Au cours des trois dernières années, la charge de travail du Conseil d'avis des pensions a augmenté de 99 p. 100. Au cours de cette année, le nombre d'appels est passé de 1,334 à 2,654. La Commission des pensions aux anciens combattants a diminué de 73 p. 100. À cause de ces changements au niveau de la charge de travail, on a adopté le projet de loi C-66 en vertu duquel le Conseil de révision des pensions et la Commission des allocations aux anciens combattants ont été remplacés par le Tribunal d'appel des anciens combattants. Le nouveau Tribunal étudiera les appels interjetés en matière de pensions et d'allocations ce qui permettra de réduire le nombre de personnes nommées par le Gouverneur en conseil et le nombre de postes dans la Fonction publique.

Deux facteurs importants continuent d'avoir une incidence sur la charge de travail croissante dans le domaine des pensions. Premièrement, à la suite de l'engagement du Ministère en matière de générosité, de rapidité et de courtoisie, les anciens combattants ont fait à nouveau confiance au système des pensions, et l'adoption de ce principe a donné lieu à une augmentation du nombre de demandes de pensions. Deuxièmement, le processus naturel de vieillissement a pour effet de faire apparaître de nouvelles invalidités ou d'aggraver d'anciennes affectations.

La situation économique régionale et nationale et la situation financière de certaines catégories du groupe démographique que constituent les anciens combattants peuvent influencer les activités dans le domaine des allocations.

E. Efficacité du Programme

La distribution efficace des prestations à la population cliente du Conseil a été reconnue comme la mesure la plus appropriée de l'efficacité du Programme et elle est définie comme la durée moyenne, en mois, mesurée à partir de la date à laquelle le cas est examiné par trois membres du Conseil jusqu'à la date à laquelle la décision est rendue. On s'attend à ce que le temps moyen prévu pour rendre d'une décision par le nouveau Tribunal soit de deux mois environ, aussi bien pour les appels relatifs aux pensions que pour ceux se rapportant aux allocations.

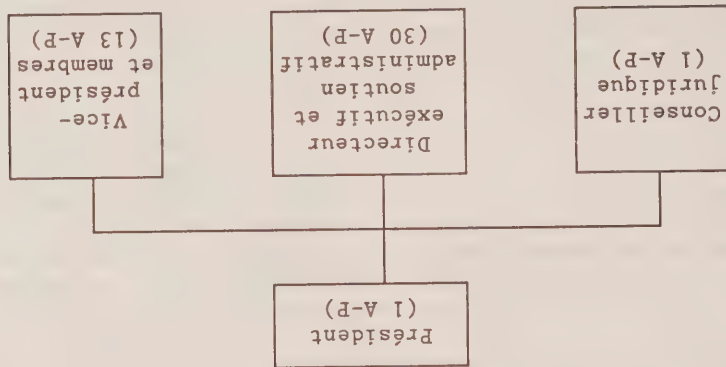
L'échantillonnage des décisions du Ministère relativement aux allocations dont il a été fait rapport dans le Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants ne paraît pas ici, car cette fonction ne fait pas partie du nouveau mandat du Tribunal d'appel des anciens combattants.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure de l'activité : Le Programme consiste en une activité, soit les Pensions.

Structure de l'organisation : Le Tribunal est formé d'un président, d'un vice-président et de douze membres qui établissent la politique et rendent les décisions, dont huit sont des membres supplémentaires nommés en fonction de la charge de travail du Tribunal. En vertu de la Loi sur le Tribunal doit être situé à un endroit au Canada désigné par un décret du gouverneur en conseil. Le Tribunal est aussi, doté d'une section opérationnelle dirigée par le directeur exécutif en vue de, fournir des services dans les domaines suivants : soutien juridique, secrétariat, gestion des documents, travail de bureau, finances, personnel et administration. Le conseiller juridique est chargé du contrôle de la qualité des décisions et de la publication des rapports du Tribunal d'appel des anciens combattants. Il doit aussi donner des avis juridiques au Président et aux membres du Tribunal. Les détails de l'organisation, des ressources et des fonctions sont résumés au tableau 3.

Tableau 3 : Organigramme et ressources



1988-1989
Budget principal

45
\$2,526,000

Années-personnes (AP)
Coûts de fonctionnement

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Rendement financier en 1986-1987

(en milliers de dollars)		1986-1987	
Pensions	Soutien financier	Réel	Budget principal
		(49)	(29)
1,651	1,630	3,281	3,359
		(78)	(4)

Explication de la différence : Il n'y a qu'une différence mineure entre le Budget des dépenses principal de 1986-1987 et les dépenses réelles.

C. Données de base

1. Introduction

Le Tribunal d'appel des anciens combattants, créé en juin 1987 par l'adoption de la Loi sur le Tribunal d'appel des anciens combattants, est un organisme indépendant du gouvernement fédéral qui fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Affaires des anciens combattants. Le Tribunal revêt les cas et rend des décisions au sujet des appels relatifs aux demandes de pensions d'invalidité et d'allocations interdites par des anciens membres des forces armées, certains civils ou les personnes à leur charge qui sont insatisfaits de décisions finales rendues par la Commission canadienne des pensions ou le Ministère.

2. Mandat

Les attributions du Tribunal d'appel des anciens combattants en matière d'audition, d'étude et de traitement de tous les appels qui, conformément à toute loi du Parlement ou tout règlement s'y rapportant, peuvent lui être soumis, émanent de l'article 9 de la Loi sur le Tribunal d'appel des anciens combattants.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants consiste à offrir un mécanisme d'appel aux anciens membres des forces armées et de la GRC, à certains civils et à leurs personnes à charge pour leur assurer les pleines prestations auxquelles ils ont droit en vertu de la Loi sur les pensions, de la Loi sur les allocations aux anciens combattants, de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils et des autres lois pertinentes.

- explication de la différence :
- Les besoins prévus en 1988-1989 sont de 17 p. 100 ou de \$515,000 inférieurs aux prévisions de 1987-1988. Cette diminution est surtout attribuable aux paiements de séparation reçus en 1987-1988 lors de la création du nouveau Tribunal.
- explication des prévisions de 1987-1988 :
- Bien qu'il n'y ait qu'une légère différence entre le Budget des dépenses de 1987-1988 et les prévisions de 1987-1988, deux articles compensateurs sont intervenus : une réduction de 346,000 \$ des traitements et des coûts de fonctionnement (11 années-personnes) par rapport au Budget des dépenses et une augmentation analogue des sommes d'argent affectées aux paiements de séparation lors de la création du nouveau Tribunal.
- B. Rendement récent
1. Points saillants
- Les points saillants du rendement du Conseil de révision des pensions en 1986-1987 sont les suivants :
- Le Conseil a reçu 2,654 appels, ce qui représente une augmentation de 29,6 p. 100 par rapport à l'exercice 1985-1986. Au total, le Conseil a promulgué 2,224 décisions au cours de cette période et
 - Les délais d'exécution au cours de l'année 1986-1987 sont restés de tout juste un peu plus de deux mois.
- Les points saillants du rendement du Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants en 1986-1987 sont les suivants :
- La Commission a reçu 128 appels, ce qui représente une légère baisse par rapport à l'exercice précédent;
 - elle a effectué 10,000 examens, ce qui représente une augmentation de 95 p. 100 par rapport à la même période de l'année précédente et
 - Les délais d'exécution ont été maintenus à 90 jours.

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1988-1989

1. Points saillants

Depuis l'adoption du projet de loi C-66 le 30 juin 1987, le Conseil de révision des pensions et la Commission des allocations aux anciens combattants ont été remplacés par un seul Tribunal d'appel des anciens combattants.

Au cours de sa première année de fonctionnement, le Tribunal d'appel des anciens combattants souhaite :

- rendre des décisions dans 2,800 cas, dont 2,650 sont des appels en matière de pensions et 150 sont des appels au sujet d'allocations (voir la page 5-11);

- maintenir le délai d'exécution à environ deux mois pour les appels en matière de pensions et d'allocations, soit entre la date de l'audition du cas et celle à laquelle la décision est promulguée (voir la page 5-10); et

- augmenter le nombre des appels entendus au cours de la période précédente par les deux organismes remplacés et réduire ainsi l'arrière d'appels.

2. Sommaire des besoins financiers

Les besoins financiers du Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants pour l'année budgétaire sont indiqués au tableau I.

Tableau I : Besoins financiers par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses	Prévus	1987-1988	Différence
--------------------------	---------------------	--------	-----------	------------

Pensions	2,526	3,041	(515)
Années-personnes autorisées	45	*	47
(2)			

* au 31 octobre 1987.

(en milliers de dollars)		Budget principal 1988-1989			
Années-	personnes	Fonction- Dépenses	nément en capital	Total	Budget principal 1987-1988
45				2,526	3,128*
2,476				50	
58*					

Années-personnes autorisées en 1987-1988

* Représente les totaux du Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants et du Programme du Conseil de révision des pensions. Le Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants a remplacé ces deux programmes au cours de l'exercice 1987-1988.

B. Emploi des autorisations en 1986-1987 -- Volume II des Comptes publics*

Crédit (en dollars)			
Budget principal	Total disponible	Utilisation réelle	

Commission des allocations aux anciens combattants			
10	Dépenses du Programme	1,476,000	1,486,000
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	183,000	203,000
Total du Programme - Budgetaire			
1,659,000 1,689,000 1,630,163			

Conseil de révision des pensions

15	Dépenses du Programme	1,514,000	1,544,000	1,445,809
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	186,000	206,000	206,000
Total du Programme - Budgetaire				
1,700,000 1,750,000 1,650,809				

* Représente les totaux du Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants et du Programme du Conseil de révision des pensions. Le Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants a remplacé ces deux programmes au cours de l'exercice 1987-1988.

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989 -- Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédit (en milliers de dollars)

Budget	1988-1989	1987-1988*
Budget principal		
Budget principal		

Tribunal d'appel des anciens combattants

20 Dépenses du Programme

(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	307	364
-----	--	-----	-----

Total du Programme

2,526	3,128
-------	-------

* Représente les totaux du Programme de la Commission des allocations des anciens combattants et du Programme du Conseil de révision des pensions. Le Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants est remplacé ces deux programmes au cours de l'exercice 1987-1988.

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédit (en dollars)

Budget principal 1988-1989

Tribunal d'appel des anciens combattants

20 Tribunal d'appel des anciens combattants - Dépenses du Programme

2,219,000

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989	5-4
B. Emploi des autorisations en 1986-1987	5-5

Section I

Aperçu du Programme

A. Plans pour 1988-1989	5-6
-------------------------	-----

1. Points saillants	5-6
---------------------	-----

2. Sommaire des besoins financiers	5-6
------------------------------------	-----

B. Rendement récent	5-7
---------------------	-----

1. Points saillants	5-7
---------------------	-----

2. Examen des résultats financiers	5-8
------------------------------------	-----

C. Données de base	5-8
--------------------	-----

1. Introduction	5-8
-----------------	-----

2. Mandat	5-8
-----------	-----

3. Objectif du Programme	5-8
--------------------------	-----

4. Organisation du Programme en vue de son exécution	5-9
--	-----

D. Perspective de planification	5-10
---------------------------------	------

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme	5-10
--	------

E. Efficacité du Programme	5-10
----------------------------	------

F. Données sur le rendement et justification des ressources	5-11
---	------

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme	5-12
1. Besoins financiers par article	5-12
2. Besoins en personnel	5-13
3. Coût net du Programme	5-14

Programme du Tribunal d'appel
des anciens combattants
Plan de dépenses 1988-1989

3. Coût net du Programme

Tableau 10 : Coût total du Programme en 1988-1989

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses de principal 1988-1989	Plus * autres coûts 1988-1989	du programme	
			1988-1989	1987-1988
			6,392	6,036

Bureau de Services juridiques pensions

* Les autres coûts de \$528,000 comprennent :

(en milliers de dollars)

- locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics 363

- émission de chèques et autres services de comptabilité reçus gratuitement du ministère des Approvisionnement et Services 1

- avantages sociaux des employés, c'est-à-dire la partie de l'employeur des primes et des coûts d'assurance payée par le Secrétariat du Conseil du Trésor 164

Tableau 9 : Détail des besoins en personnel

Provision pour	échelle des traitements	années-personnes autorisées
le traitement annuel moyen	actuelle	88-89 87-88 86-87
1988-1989		

Titulaires nommés
Nominations par le
gouverneur en
conseil

scientifique et
professionnelle

Droit

Administration et
service extérieur
Services adminis-
tratifs

Administration des
programmes

soutien

administratif

Commis aux écritures

Secrétariat

15	14	43	50	14,338-35,194	25,091
41		43	14,210-35,419		23,948

Nota : La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1987. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article

Tableau 8 : Détail des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1988-1989	1987-1988	1986-1987	
Personnel			
Traitements et salaires	4,802	4,891	5,468
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	742	678	715
Biens et services			
Transports et communications	144	377	219
Services professionnels et spéciaux	109	171	133
Location	40	116	2
Achat de services de réparation et d'entretien	5	33	7
Services publics, fournitures et approvisionnements		31	4
Total des dépenses de fonctionnement			
5,842	6,297	6,548	
Capital			
22	84	17	
5,864	6,381	6,565	

Le tableau 7 montre le lien entre la production et les années-personnes

Tableau 7: Production reliée aux années-personnes

Indicateur	Volume de la production table		
	Années-personnes		
1985-1986	13,206	14,630	15,170
1986-1987	137	132	133
1987-1988	96	111	114

Le type et la complexité des services offerts varient considérablement suivant les besoins des clients, ce qui rend difficile de prévoir le besoin de ressources nécessaires pour offrir un niveau de service satisfaisant.

Le Bureau espère pouvoir offrir ce niveau de service en réaffectant les ressources pour correspondre aux changements au chapitre de l'activité et de la demande des clients dans les diverses parties du pays.

* Comprend la haute direction	
Fonctionnement des districts	80 (%)
Fonctionnement de l'Administration centrale (Appels au TAAC)	16
Administration *	4
	100
	100

F. Données sur le rendement et justification des ressources

Les données sur le rendement utilisées en 1987-1988 qui avaient trait à l'efficacité et à l'économie ne s'appliquent plus en raison des modifications apportées aux mesures législatives, au style des opérations, à la philosophie et au volume du travail. On est à mettre à jour le système d'information de la gestion afin qu'il corresponde à ces modifications.

Les réalisations principales du Bureau prennent la forme de demandes de pension présentées à la Commission canadienne des pensions, d'appels préparés et présentés aux comités d'examen et d'évaluation de la Commission canadienne des pensions, d'appels préparés et présentés au Tribunal d'appel des anciens combattants et bureaux de district et à l'Administration centrale pour préparer et présenter les appels au Tribunal d'appel des anciens combattants. L'Administration centrale compte aussi un personnel administratif réduit. Ces renseignements se trouvent au tableau 6.

Tableau 6 : Répartition des ressources - Ventilation en pourcentage

Années-personnes Dollars	
Fonctionnement des districts	80 (%)
Fonctionnement de l'Administration centrale (Appels au TAAC)	16
Administration *	4
	100

Tableau 5 : Statistiques de l'efficacité

Taux de succès (%)	Délai d'exécution (mois)	Volume de la production
--------------------	--------------------------	-------------------------

Premières demandes

52	6.9	6,473
53	6.1	7,245
56**	6.0**	7,320*

Appels interjetés auprès de la CCP

58	5.5	4,705
65	4.1	5,602
57**	4.2**	5,700*

Appels interjetés devant le TAC

35	3.0	2,028
44	3.5	1,783
40**	4.8	2,150*

* Prévisions annuelles
** Données réelles au 31 août

Le taux de succès est une mesure du nombre de demandes/d'appels qui reçoivent une décision favorable. Il est important pour les personnes qui préparent les demandes et présentent les arguments en vue d'obtenir des décisions favorables.

Les premières demandes sont enregistrées à partir de la date à laquelle l'ancien combattant demande à l'avocat d'instruire la demande jusqu'à la date à laquelle l'avocat présente cette dernière à la Commission canadienne des pensions; les appels interjetés auprès des comités d'examen et d'évaluation sont enregistrés à partir de la date à laquelle l'ancien combattant demande une audition jusqu'à la date à laquelle le Bureau présente un Avis de continuation à la Commission canadienne des pensions; et les appels interjetés auprès du Tribunal d'appel des anciens combattants sont enregistrés à compter de la date à laquelle l'ancien combattant demande à l'avocat-conseil de district de commencer les procédures d'appel jusqu'à la date à laquelle l'avocat régional de l'Administration centrale prépare et enregistre la demande d'audition devant le Tribunal d'appel des anciens combattants.

Initiatives du Ministère : La création du Tribunal d'appel des anciens combattants signifie qu'il existe maintenant une capacité d'audition d'un plus grand nombre d'appels au dernier palier au sujet des pensions et des allocations d'anciens combattants. De plus, les anciens combattants peuvent s'attendre à bénéficier d'un meilleur service par suite de l'importance maintenant accordée aux bureaux de district du Ministère.

2. Initiatives

Étant donné la demande prévue résultant des facteurs susmentionnés, au cours de l'année 1988-1989 le Bureau n'entreprendra aucune nouvelle initiative nécessitant des ressources supplémentaires. L'établissement d'un nouveau bureau de district en Colombie-Britannique sera, par nécessité, mis sur pied au moyen d'une réaffectation des ressources existantes.

E. Efficacité du Programme

L'objectif du Bureau est de fournir des services professionnels d'aide juridique aux personnes qui cherchent à établir leur droit à pension ou à interjeter appel en vertu de la Loi sur les pensions et des lois d'invalidité et d'allocations à trois niveaux dans le cadre du Programme :

- première demande de pension présentée à la Commission canadienne des pensions;
- appel interjeté auprès d'un comité d'examen ou d'évaluation de la Commission canadienne des pensions; et
- appel interjeté auprès du Tribunal d'appel des anciens combattants.

Il existe trois indicateurs d'efficacité du programme pour chacun de ces trois niveaux, soit le volume de la production (nombre de cas), le temps de réponse (délais d'exécution) et le taux de succès. Le tableau 5 montre les indicateurs pour une période de trois ans. Étant donné les résultats obtenus, le Bureau a atteint son objectif d'offrir des services juridiques professionnels sans frais aux clients.

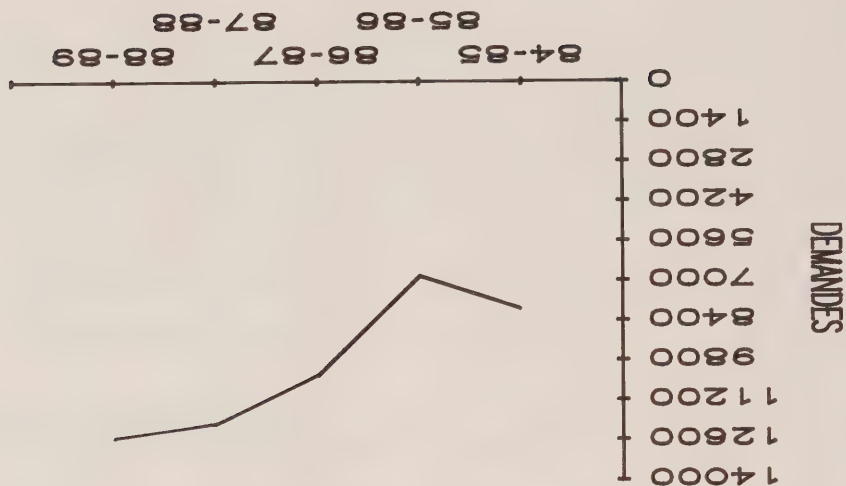


Tableau 4 : Demande de services (Demandes de pensions)

Demande de service : Les demandes de pension ont atteint le niveau le plus élevé en quarante ans, on peut donc s'attendre à ce que les anciens combattants exigent davantage de nos ressources limitées. Le tableau 4 donne un aperçu de la demande de services au cours des quelques dernières années.

1988-1989:

Les principaux facteurs suivants auront des effets sur le Bureau en

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

D. Perspective de planification

Les services du Bureau sont dispensés par un effectif décentralisé. Il existe 18 bureaux de district et 2 bureaux auxiliaires, répartis, dans les grands centres du Canada. Les avocats-conseils se rendent à d'autres endroits dans leur district pour interviewer les requérants et présenter les demandes aux organismes de décision de la Commission canadienne des pensions. La Section des services opérationnels des appels qui se trouve à l'Administration centrale offre des services aux clients dans toutes les régions du pays.

3. Objectif du Programme

S'assurer que les personnes qui veulent faire des demandes en vertu de la Loi sur les pensions et des lois connexes ou présenter un appel en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants ont accès à un service juridique professionnel indépendant qui fournit une relation d'avocat et de client.

4. Description du Programme

Le Bureau fournit une aide juridique aux personnes qui désirent établir leur droit à pension en vertu de la Loi sur les pensions S.R. chapitre 207, article 1 et des règlements et ordonnances connexes ou interjeter appel devant le Tribunal d'appel des anciens combattants. Ce service est assuré par des avocats-conseils professionnels et un personnel de soutien dans 20 villes au Canada. Le Bureau doit accepter toutes les demandes d'aide des anciens combattants admissibles ou des personnes à charge d'anciens combattants décédés. Les services du Bureau sont offerts gratuitement, mais les requérants peuvent retenuir, à leurs frais, les services d'un avocat exerçant en clientèle privé, ou encore être représentées par un agent des services d'une association d'anciens combattants reconnue.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

Le Bureau de services juridiques des pensions est dirigé par un chef avocat-conseil des pensions nommé par le gouverneur en conseil. Le Bureau se divise en deux domaines de responsabilité :

- Le sous-chef avocat conseil des pensions dirige les secteurs opérationnels du Bureau. Les avocats-conseils de district des pensions et leur personnel de soutien sont chargés de documenter, de préparer et de présenter les demandes aux divers organismes de décision dans le cadre du Programme des pensions. Les avocats-conseils régionaux de l'Administration centrale et leur personnel de soutien sont chargés de documenter, de préparer et de présenter les appels définitifs au Tribunal d'appel des anciens combattants au nom des clients dans toutes les régions du pays; et
- Le directeur, Finances, Personnel et Administration et son personnel fournissent le soutien administratif au fonctionnement du Bureau dans les districts et à l'Administration centrale.

Tableau 3 : Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)			1986-1987
Pensions	Budget		Différence
	Réel	Princpal	
	5,850	5,551	299
Années-personnes autorisées			(3)
	132	135	

Explication de la différence : La différence entre le Budget des dépenses principal de 1986-1987 et les dépenses réelles est imputable à divers articles peu importants.

C. Données de base

1. Introduction

Le Bureau de services juridiques des pensions a été créé en 1971 quand des révisions importantes ont été faites à la Loi sur les pensions. Il est un organisme autonome du gouvernement fédéral, relevant du ministre des Affaires des anciens combattants. Le Bureau fournit une aide juridique gratuite dans les cas où des demandes ou des appels sont adressés à la Commission canadienne des pensions, ou au Tribunal d'appel des anciens combattants (avant septembre 1987) au Conseil de révision des pensions ou à la Commission des allocations aux anciens combattants.

2. Mandat

Le mandat légal à l'égard du Programme figure dans la partie II de la Loi sur les pensions. La Loi stipule les fonctions de façon précise : conseiller les requérants en ce qui touche l'application de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes; aider les requérants à préparer et à présenter leurs demandes; et prendre les dispositions nécessaires afin que les requérants soient représentés par un avocat-conseil des pensions aux d'auditions tenues en vertu de la Loi. La Loi sur les allocations aux anciens combattants permet au Bureau de représenter les requérants en ce qui concerne un appel devant le Tribunal d'appel des anciens combattants.

B. Rendement récent
1. Points saillants

Les points saillants du rendement du Programme au cours de 1986-1987 ont été les suivants :

- Le Bureau a offert des services d'aide juridique sans frais à 10,278 requérants et a présenté 7,245 demandes de pensions. Il a confirmé 5,602 appels et en a présenté 6,686 au nom des anciens combattants à la Commission canadienne des pensions. D'autre part, il a présenté 1,783 appels et 248 demandes de réexamen au Conseil de révision des pensions (voir page 4-13);
- Le Bureau a été en mesure de maintenir le délai d'exécution moyen de 1986-1987 (voir page 4-13) :
- 6.1 mois pour une première demande de pension.

- 4.1 mois pour préparer un appel interjeté devant un comité d'examen ou un comité d'évaluation de la Commission canadienne des pensions.

- 3.5 mois pour préparer et présenter un appel en vue d'une audition devant le Conseil de révision des pensions.

- Le Bureau a fourni des services de consultation en matière d'admissibilité à une pension à 7,939 anciens combattants dont le cas ne permettait pas de présenter une demande ou un appel; et

● Le "taux de succès" du Bureau ou le pourcentage de décisions favorables rendues a continué à augmenter en 1986-1987 en raison de l'importance et de la priorité qu'on a accordées à la qualité des présentations orale et écrite du Bureau et de l'application de la politique du bénéfice du doute accordé à l'ancien combattant. (Voir page 4-13.)

Explication de la différence : Les ressources financières approuvées pour 1988-1989 sont de 8 p. 100 ou de \$517,000 inférieures aux prévisions des dépenses de 1987-1988. Cette différence est principalement attribuable aux facteurs suivants :

(en milliers de dollars)

- ce qui peut diminution de 11 années-personnes et du coût connexe des traitements avantages sociaux qui nécessiter un autre rajustement dans le Budget des dépenses supplémentaire de 1988-1989 pour répondre aux exigences du volume de travail. La diminution liée au déclin prévu de la charge de travail ne s'est pas matérialisée.

517

Explication des prévisions de 1987-1988 : Les prévisions de 1987-1988 sont de 15 p. 100 ou de \$851,000 supérieures au montant de \$5,530,000 indiqué dans le Budget des dépenses principal de 1987-1988 (voir 4-4). La différence est attribuable aux facteurs suivants :

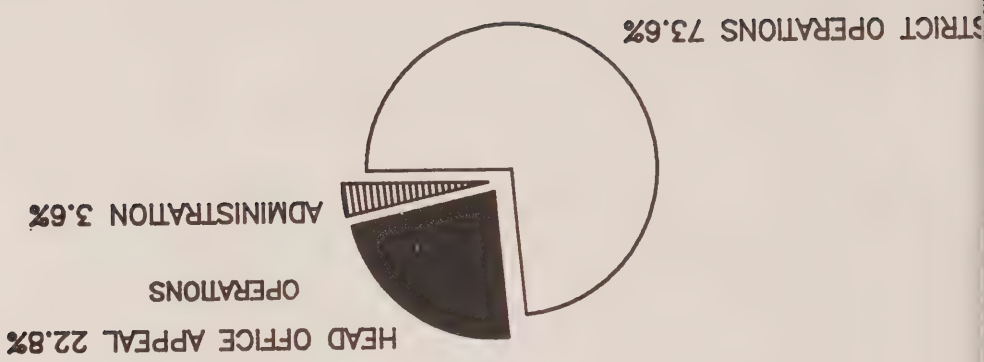
(en milliers de dollars)

- continuation du volume élevé de la charge de travail nécessitant le maintien de treize années-personnes pour atteindre les objectifs du Ministère concernant le service aux clients; et
- transfert du coût des services communs du Ministère.

390

Comme l'indique le tableau 2, 96.4 p. 100 des dépenses du Bureau portent sur les activités du programme.

Tableau 2 : Dépenses brutes par activité (ventilation en pourcentage)



A. Plans pour 1988-1989

1. Points saillants

Au cours de 1988-1989, le Bureau entend :

- continuer à offrir des services juridiques et des services de consultation sans frais aux 17,500 anciens combattants clients et aux personnes à leur charge et préparer 13,300 demandes de pension d'invalidité et appels à la Commission canadienne des pensions. Un total de 35 avocats et de 73 employés de soutien seront affectés à cette tâche;

- représenter 2,250 clients qui interjetent appel devant le Tribunal d'appel des anciens combattants avec un personnel de dix avocats et onze employés de soutien; et

- accorder plus d'importance aux activités des bureaux de district dans le but d'offrir un meilleur service à notre clientèle.

2. Sommaire des besoins financiers

Les besoins de ressources réels et prévus du Bureau de services juridiques des pensions figurent au tableau I.

Tableau I : Besoins financiers par activité

(en milliers de dollars)			
Pensions	Budget des dépenses	1988-1989	1987-1988
			Prévu*
	5,864	6,381	(517)
Années-personnes autorisées	122	133	(11)

* au 31 octobre 1987

Programme par activité

Budget principal 1988-1989				(en milliers de dollars)			
Années- personnes	Budgétaire	Fonction- Dépenses	en capital	Total	Budget principal 1987-1988	Pensions	
122	5,842	22	5,864	5,530			
122							
1987-1988							
122							
B. Emploi des autorisations en 1986-1987 -- Volume II des Comptes publics							
Credit (en dollars)				Utilisation réelle			
Budget principal				Total disponible			
Programme du Bureau de services juridiques des pensions							
15	Dépenses du Programme	4,906,000	5,233,000	5,134,770			
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	645,000	715,000	715,000			
Total du Programme - Budgétaire							
		5,551,000	5,948,000	5,849,770			

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989 -- Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Credat (en milliers de dollars)		Budget	
		Principat	1988-1989
15	Dépenses du Programme	5,122	4,852
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	742	678
Total du Programme		5,864	5,530
Crédits - Libellé et sommes demandées			

Crédit (en dollars)		Budget	
		Principat	1988-1989
15	Bureau de services juridiques des pensions		
	- Dépenses du Programme		5,122,000

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989	4-4
B. Emploi des autorisations en 1986-1987	4-5

Section I

Aperçu du Programme

A. Plans pour 1988-1989	4-6
-------------------------	-----

1. Points saillants	4-6
---------------------	-----

2. Sommaire des besoins financiers	4-6
------------------------------------	-----

B. Rendement récent	4-8
---------------------	-----

1. Points saillants	4-8
---------------------	-----

2. Examen des résultats financiers	4-9
------------------------------------	-----

C. Données de base	4-9
--------------------	-----

1. Introduction	4-9
-----------------	-----

2. Mandat	4-9
-----------	-----

3. Objectif du Programme	4-10
--------------------------	------

4. Description du Programme	4-10
-----------------------------	------

5. Organisation du Programme en vue de son exécution	4-10
--	------

D. Perspective de planification	4-11
---------------------------------	------

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme	4-11
--	------

2. Initiatives	4-12
----------------	------

E. Efficacité du Programme	4-12
----------------------------	------

F. Données sur le rendement et justification des ressources	4-14
---	------

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme	4-16
1. Besoins financiers par article	4-17
2. Besoins en personnel	4-17
3. Coût net du Programme	4-18

Programme du Bureau de
services juridiques des pensions

Plan de dépenses
1988-1989

Tableau 8 : Coût total du Programme en 1988-1989

(en milliers de dollars)	Budget principal 1988-1989	Plus * autres coûts	Coût estimatif total du Programme	
			1988-1989	1987-1988
Programme de la Commission canadienne des pensions	3,976	237	4,213	3,987

* Les autres coûts de \$237,000 comprennent :

(en milliers de dollars)

- locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics 182
- émission de chèques et autres services de comptabilité reçus gratuitement du ministère des Approvisionnement et Services 1
- avantages sociaux des employés, c'est à-dire la partie de l'employeur des primes et des coûts d'assurance payée par le Secrétariat du Conseil du Trésor 54

Tableau 7 : Détail des besoins en personnel

Années-personnes autorisées	échelle des traitements		Provision pour le traitement annuel moyen 1987-1988
	actuelle	actuelle	
88/89 87/88 86/87			

Titulaires nommés
Nominations du
Gouverneur en
conseil

24	24	24	51,400-100,700	68,141
----	----	----	----------------	--------

Scientifique et
professionnelle

1	1	1	46,726-94,950	
---	---	---	---------------	--

Administration et
service extérieur

Services administratifs

7	7	7	15,178-63,264	42,658
---	---	---	---------------	--------

Soutien administratif

Commissaires aux
écritures

6	3	3	14,338-35,194	24,638
19	22	22	14,210-35,419	24,417

Secrétariat

Nota : La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle des traitements de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1987. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article

Tableau 6 : Détail des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)			
	Budget des dépenses	Prévu	Réel
	1988-1989	1987-1988	1986-1987
Personnel			
Traitements et salaires	2,692	2,391	2,287
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	416	371	341
Biens et services			
Transports et communications	650	631	580
Information	5	5	3
Services professionnels et spéciaux	45	41	30
Location	40	44	31
Achat de services de réparation et d'entretien	35	32	28
Services publics, fournitures et approvisionnements	18	23	17
Autres subventions et paiements	5	1	-
Total des dépenses de fonctionnement	3,906	3,539	3,317
Capital	70	80	3
	3,976	3,619	3,320

L'Ordonnance relative aux rentes et gratifications rattachées aux décorations, laquelle est administrée par la Commission, prévoit le versement d'une rente si le titulaire d'une récompense pour bravoure, dont le nom figure dans l'Ordonnance, reçoit une pension d'invalidité en vertu de la loi sur les pensions, une allocation d'ancien combattant ou une rente en vertu de la loi sur la pension de retraite des Forces canadiennes.

Charge de travail : Les principaux éléments de la charge de travail de la Commission sont résumés au tableau 5. Le système de la mesure de rendement (SMR) a utilisé ces éléments comme indicateurs des résultats produits par une année-personne donnée.

Tableau 5 : Principaux éléments de la charge de travail

Charge de travail	Charge de travail	Charge de travail	Charge de travail	Élément/Produit	Décisions
Charge de travail	Charge de travail	Charge de travail	Charge de travail	de 1988-1989	1985-1986
estimative	prévue de	prévue de	réelle de		
1988-1989	1987-1988	1986-1987	1985-1986		

Décisions				
Premières décisions	10,000	9,331	9,378	13,383
Décisions des CEX/CEV*	6,800	6,800	6,704	4,113
Décisions relatives aux prestations supplémentaires	6,785	5,500	6,135	6,719
Décisions des Fonds fiduciaires	400	450	414	325
Soutien des décisions-Dactylographie				

Premières décisions	10,000	9,500	9,378	11,372
Décisions des CEX/CEV*	5,000	5,000	1,656	1,353
Décisions des Fonds fiduciaires	400	450	414	325

* CEX - Comité d'examen
 CEV - Comité d'évaluation
 ** Le Secteur des opérations régionales du Ministère à la responsabilité conjointe de la dactylographie des décisions des CEX/CEV.

Pensions de survivant : En vertu de la Loi sur les pensions, le conjoint survivant et les enfants admissibles d'un pensionné décédé peuvent recevoir des prestations. La Loi prescrit que le conjoint recevra au cours de l'année suivant le décès du pensionné pour invalidité, le montant de la pension d'invalidité, de la pension supplémentaire versée à l'égard du conjoint et des enfants, de l'allocation pour soins et de l'allocation d'incapacité exceptionnelle qui était accordée mensuellement au moment du décès dudit pensionné.

Après une année, ces prestations de survivant sont converties soit en une pleine pension (si le pensionné recevait une pension d'invalidité de 48 p. 100 ou plus au moment du décès) ou soit en une pension proportionnelle (si le pensionné recevait une pension d'invalidité entre 5 et 47 p. 100 au moment de son décès). La pension proportionnelle équivaut à la moitié de la pension d'invalidité versée au moment du décès.

Allocation pour soins : Un pensionné qui souffre d'une invalidité totale et qui a besoin d'aide pour ses soins personnels pourra recevoir, dans certaines circonstances, une allocation pour soins dont le montant dépend des types des soins requis.

Allocation d'incapacité exceptionnelle : Lorsqu'un pensionné touche une pension pour une invalidité ou des invalidités évaluées à 100 p. 100 et qu'il souffre d'une incapacité exceptionnelle à cause des affections qui lui ouvrent droit à une pension, il peut obtenir une allocation mensuelle supplémentaire dont le montant varie.

Allocation pour vêtements : Les pensionnés qui sont amputés ou qui doivent porter des prothèses spéciales ou encore des vêtements faits sur mesure peuvent recevoir une allocation pour compenser l'usure des vêtements ou les souillures excessives, ou pour faire l'achat de vêtements spéciaux.

Indemnités d'anciens prisonniers de guerre : Un ancien combattant qui a été prisonnier de guerre pendant trois mois ou plus, qui était fugitif ou qui s'est évadé d'un camp de prisonniers de guerre pendant trois mois ou plus, peut avoir droit à une indemnisation dans le cadre de la Loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre.

Autres prestations : Lorsque la succession d'un pensionné défunt est insuffisante pour régler les frais de la dernière maladie ou de l'inhumation, la Loi sur les pensions précise que la Commission peut accorder une subvention pour aider à assumer ces frais.

Le modèle élaboré pour mesurer l'efficacité qualitative du programme n'a pas été utilisé antérieurement. Étant donné qu'il s'écoule du temps entre les décisions qui sont rendues aux trois paliers décisionnels, on ne peut évaluer avec exactitude l'efficacité qualitative avec des statistiques compilées sur une seule année. En fait, on obtient des résultats plus exacts en utilisant les statistiques de trois années successives. Entre 1984-1985 et 1986-1987, soit en trois ans, la Commission a rendu un total de 43,163 décisions aux premier et deuxième paliers. Durant la même période, le Conseil de révision des pensions a modifié environ 2,200 décisions de la Commission, soit 5,1 p. 100 du total. La Commission estime qu'elle s'agit d'un excellent indicateur de la qualité des décisions qu'elle rend vu que 94,9 p. 100 de toutes ses décisions sont satisfaisantes tant dans les faits que du point de vue juridique. Plus encore, un fort taux de clients de la Commission peuvent obtenir les prestations auxquelles ils ont droit sans devoir recourir à un palier décisionnel plus élevé, comme le nouveau Tribunal d'appel des anciens combattants (qui remplace le Conseil de révision des pensions).

F. Données sur le rendement et justification des ressources

L'affectation au Programme de 57 années-personnes pour un personnel professionnel et de soutien est justifiée par les obligations de juger les demandes de prestations dont les principales peuvent se décrire de la façon suivante :

Pensions d'invalidité : En vertu de la Loi sur les pensions, des pensions peuvent être versées aux membres et aux anciens membres des forces armées souffrant d'une invalidité causée par une blessure ou une maladie ou l'aggravation d'une blessure ou d'une maladie qui est survenue pendant le service militaire en temps de guerre ou qui est consécutive ou directement liée au service militaire en temps de paix.

Les pensions d'invalidité vont de 1 p. 100 à 100 p. 100 et sont versées en fonction du degré d'invalidité constaté à l'examen médical. Pour établir le degré d'invalidité, les médecins examinateurs se servent de la Table des invalidités qui, aux termes de la Loi sur les pensions, doit être tenue par la Commission. Quant aux invalidités ouvrant droit à pension qui sont évaluées à moins de 5 p. 100, le pensionné ne reçoit aucune pension mensuelle, mais il a droit au versement unique approprié qui est prévu à l'annexe des taux.

La Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils prévoit l'octroi de prestations semblables à certains civils qui ont servi au sein d'organismes étroitement associés aux forces armées canadiennes pendant la Seconde Guerre mondiale.

Pour mesurer l'efficacité du Programme de la Commission canadienne des pensions, il faut tenir compte de son objectif fondamental d'octroyer des pensions d'invalidité et les prestations connexes prévues par les textes réglementaires en vertu desquels il fonctionne. L'efficacité du Programme peut donc se mesurer par la quantité et la qualité des décisions de la Commission.

Trois indicateurs ont été mis au point pour évaluer l'efficacité du Programme en 1987-1988. L'efficacité quantitative du Programme sera mesurée par le nombre de décisions rendues et par le temps pris à cette fin. L'efficacité qualitative du Programme sera mesurée par le nombre total de décisions rendues (en pourcentage) par la Commission et qui sont subséquemment modifiées par le Conseil de révision des pensions.

En 1987-1988, les plans du Programme prévoyaient :

- rendre des décisions au sujet de
 - 9,500 nouvelles demandes de pension ou de révision. Le 31 août 1987, on prévoyait que 98 p. 100 de cet objectif serait atteint.
 - 6,800 demandes présentées à des comités d'évaluation et d'examen. Le 31 août 1987, les prévisions montraient qu'on atteindrait ce chiffre; et
- fixer les délais d'exécution moyens suivants :

- au premier palier, rendre une décision moins de quatorze jours après réception de la demande et de la documentation à l'appui. Le 31 août 1987, la moyenne à la Commission était de onze jours.

- après une audition devant un comité d'évaluation ou d'examen, rendre une décision dans moins de quatorze jours. Le 31 août 1987, la moyenne à la Commission était de quinze jours.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Le programme de la Commission est orienté en fonction des exigences des clients qu'elle sert. Ces exigences dépendent directement des besoins particuliers des anciens combattants et du contexte dans lequel ils se trouvent.

Vieillessement des anciens combattants : L'âge moyen des anciens combattants du Canada est de 67 ans. On estime qu'il y a maintenant environ 670,000 anciens combattants. Comme pour tous les groupes démographiques, plus ils vieillissent, plus ils voient leur santé se détériorer. De nouvelles invalidités apparaissent et les anciennes s'aggravent, de sorte que les anciens combattants et les personnes qui leur survivent demandent différentes prestations de pensions auxquelles ils peuvent avoir droit en vertu des mesures législatives administrées par la Commission. Pour obtenir plus de détails sur les pensions et les prestations connexes, voir la page 3-14.

Il faut souligner qu'en 1986-1987, la Commission a rendu 9,378 décisions par suite de demandes présentées au premier palier

Même si une partie de cette augmentation est due à une hausse des prestations qui ont été accordées par suite de nouvelles initiatives législatives, la première raison réside certainement dans le fait que les anciens combattants ont vieilli et que leurs besoins sont en conséquence plus grands. Ainsi, les activités des pensions ont atteint un niveau jamais égalé depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. On prévoit d'ailleurs que ce niveau d'activité se maintiendra pendant au moins cinq ans.

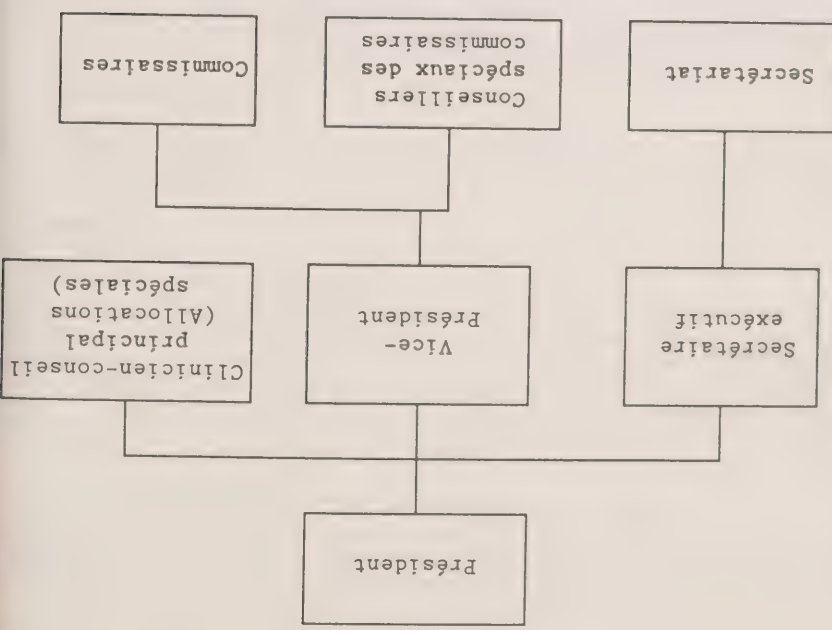
2. Etat des initiatives annoncées antérieurement

Projet-pilote des commissaires (mentionné initialement en 1986-1987) : Ce projet s'inscrivait dans le cadre de l'orientation prise par le Portefeuille afin de rendre les services plus accessibles aux anciens combattants et aux membres de leurs familles. A cette fin, le projet a prévu l'affectation d'équipes composées de deux commissaires, à Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal. A la fin de 1986-1987, des commissaires étaient affectés dans toutes ces villes, sauf à Winnipeg. Les affectations à Winnipeg ont été suspendues dans le but d'effectuer d'autres études démographiques et opérationnelles.

Tableau 4 : Sous-activités du Programme

Sous-activités	Description	Fonctions
Direction administrative (1 A-P)	Le président est le chef du conseil d'administration de la Commission. Il est nommé par le gouverneur en conseil et il fournit à la Commission une direction administrative.	<ul style="list-style-type: none"> • Fournit au Programme une direction administrative. • Fait la liaison avec les autres éléments de gestion administratifs du Portefeuille des Affaires des anciens combattants. • veille à la liaison avec les organismes centraux.
Pensions (Décisions) (23 A-P)	Ce groupe se compose d'un vice-président, de 12 commissaires et de 10 Hommissaires spéciaux qui établissent la politique et s'acquittent des fonctions de décision. Tous sont nommés par le gouverneur en conseil. Deux commissaires sont affectés dans chacune des villes suivantes : Vancouver, Toronto et Montréal.	<ul style="list-style-type: none"> • Demandes de première instance. • Décisions du comité d'examen. • Décisions du comité d'évaluation. • Décisions relatives aux prestations supplémentaires. • Évaluations. • décisions relatives aux Fonds fiduciaires.
Soutien de l'élément planification (33 A-P)	Ce groupe se compose d'un secrétaire (dirigé par un secrétaire exécutif) qui fournit un soutien à la politique et aux initiatives de planification, coordination de la direction, ordonne la fourniture à la Commission de services relatifs aux finances, au personnel et à l'administration et fournit aux commissaires un soutien de secrétariat. Il comprend un clinicien-conseil et quatre conseillers spéciaux qui donnent à la Commission des conseils sur les décisions relatives aux pensions. Il comprend aussi les secrétaires du président, du vice-président, du Conseiller juridique de la Commission et du clinicien-conseil.	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien de consultation à la gestion administrative et aux pensions (décisions). • Soutien de secrétariat pour la Commission • Soutien de la planification et de la politique • Dactylographie des décisions. • Soutien de la documentation pour la Commission.

Tableau 3 : Organigramme et ressources



Budget principal 1988-1989	57	\$3,976,000
	Années-personnes	Coûts de fonctionnement

1. Introduction

Le Programme de la Commission canadienne des pensions se compose de la Commission canadienne des pensions qui est un organisme indépendant quasi-judiciaire rendant des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Affaires des anciens combattants.

Ensemble, la Commission, le Bureau de services juridiques des pensions, le Tribunal d'appel des anciens combattants et le ministère des Affaires des anciens combattants s'occupent du traitement des demandes de pension. La Commission est spécialement chargée de rendre des décisions et de tenir les auditions des comités d'examen et des comités d'évaluation relativement aux demandes de pensions d'invalidité et de prestations connexes.

2. Mandat

Le mandat juridique de la Commission découle surtout de la Partie I de la Loi sur les pensions qui régit son rôle et sa structure.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme de la Commission canadienne des pensions consiste à octroyer des pensions d'invalidité et les prestations connexes conformément aux textes législatifs qui régissent ses activités, à titre de compensation pour une invalidité ou un décès liés au service militaire ou à tout autre service admissible.

4. Description du Programme

La Commission canadienne des pensions rend des décisions et établit la politique relative aux décisions en vertu de la Loi sur les pensions, de la Loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre, des Lois sur la pension de retraite et sur la continuation des pensions de la GRC, des Parties I à X de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils et d'autres lois, décrets et règlements divers. Le Programme est constitué d'une activité, les Pensions, et est réalisé au moyen d'une organisation qui est décrite au tableau 3.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

Activité : Les fonctions de l'activité des Pensions sont exécutées au moyen de trois sous-activités qui sont décrites au tableau 4.

Organisation : La Commission est constituée d'un président, d'un vice-président, de 12 commissaires et de 10 commissaires spéciaux ainsi que d'un secrétariat. Les détails de l'organigramme, des ressources et des fonctions sont présentés aux tableaux 3 et 4.

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1988-1989 sont de 9 p. 100 ou \$357,000 plus élevés que les dépenses prévues en 1987-1988. Cette augmentation est surtout attribuable :

(en milliers de dollars)

- aux retards dans la dotation en 1987-1988, à cause des modifications de l'organisation et de l'inflation du coût des salaires de même que des rajustements de l'estimation du coût des salaires

357

Explication des prévisions de 1987-1988 : Les prévisions de 1987-1988 s'élevaient à \$119,000 ou sont 3 p. 100 moins élevées que le montant de \$3,738,000 du Budget des dépenses principal de 1987-1988. La différence est surtout attribuable :

(en milliers de dollars)

- à une diminution de 5 années-personnes attribuable à des retards dans la dotation liés à des changements organisationnels

160

- à une augmentation des besoins en capital afin d'ouvrir comme prévu un bureau en Ontario et faire l'achat de matériel de TED

(40)

B. Rendement récent

1. Points saillants

Les points saillants du rendement du Programme en 1986-1987 ont été les suivants :

- Le volume de travail de la Commission en matière de décisions a continué d'augmenter. Par exemple, les décisions au niveau des comités d'examen et d'évaluation sont 63 p. 100 plus élevées que l'année précédente. Pour faire face à cette augmentation, les formalités il a fallu réduire les délais d'exécution. Les formalités touchant les décisions ont été rationalisées, on a utilisé davantage les capacités du matériel de traitement de texte et on a embauché du personnel de soutien temporaire (voir page 3-18); et
- en 1986-1987, la Commission a ouvert deux autres bureaux, l'un à Toronto et l'autre à Montréal, afin de tenir des auditions de comités d'examen et d'évaluation dans ces régions.

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1988-1989

1. Points saillants

En 1988-1989, les plans du Programme sont les suivants :

- rendre des décisions sur 10,000 nouvelles demandes d'octroi ou de révision des pensions et sur 6,800 appels à être entendus par ses comités d'examen et ses comités d'évaluation. Le niveau d'activité des pensions est plus élevé qu'il ne l'a jamais été depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et on prévoit qu'il se maintiendra ainsi pendant au moins cinq ans (voir page 3-16); et
- parvenir aux délais de traitement moyens suivants (voir page 3-13) :

- moins de 14 jours pour rendre une décision à l'égard de la première demande après avoir reçu la documentation à l'appui.
- moins de 14 jours pour rendre une décision à la suite d'une audition au niveau du comité d'évaluation ou du comité d'examen.

2. Sommaire des besoins financiers

Les besoins financiers du Programme de la Commission canadienne des pensions tant pour l'année budgétaire que pour l'exercice financier en cours sont indiqués au tableau I.

Tableau I : Besoins financiers par activité

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1988-1989	Prévu*	1987-1988
Pensions	3,976	3,619	357
Années-personnes autorisées	57	52	5
* Prévisions au 31 octobre 1987.			

en milliers de dollars		Budget principal 1988-1989			
Années-	personnes	Fonction- Dépenses	nément en capital	Total	Budget principal 1987-1988
57	3,906	70	3,976	3,738	
Pensions					
années-personnes autorisées 1987-1988					
57					

3. Emploi des autorisations en 1986-1987 -- Volume II des Comptes publics

Prédit (en dollars)		Budget principal		Total disponible		Utilisation réelle	
Programme de la Commission canadienne des pensions	Dépenses du Programme	3,339,000	3,339,000	341,000	341,000	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	340,000
Total du Programme - Budgetaire		3,679,000		3,680,000		3,320,000	

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989 -- Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Credit (en milliers de dollars)

Budget	Budget
1988-1989	1987-1988
principal	principal

Programme de la Commission
canadienne des pensions

10 Dépenses du Programme 3,560 3,367

(S) Contribution aux régimes d'avantages
sociaux des employés 416 371

Total du Programme 3,976 3,738

Credits - Libellé et sommes demandées

Credit (en dollars)

Budget principal
1988-1989

Commission canadienne des pensions

10 Commission canadienne des pensions

Dépenses du Programme

3,560,000

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989	3-4
B. Emploi des autorisations en 1986-1987	3-5

Section I

Aperçu du Programme

A. Plans pour 1988-1989	3-6
-------------------------	-----

1. Points saillants	3-6
---------------------	-----

2. Sommaire des besoins financiers	3-6
------------------------------------	-----

B. Rendement récent	3-7
---------------------	-----

1. Points saillants	3-7
---------------------	-----

2. Examen des résultats financiers	3-8
------------------------------------	-----

C. Données de base	3-9
--------------------	-----

1. Introduction	3-9
-----------------	-----

2. Mandat	3-9
-----------	-----

3. Objectif du Programme	3-9
--------------------------	-----

4. Description du Programme	3-9
-----------------------------	-----

5. Organisation du Programme en vue de son exécution	3-9
--	-----

D. Perspective de planification	3-12
---------------------------------	------

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme	3-12
--	------

2. Etat des initiatives annoncées antérieurement	3-12
--	------

E. Efficacité du Programme	3-13
----------------------------	------

F. Données sur le rendement et justification des ressources	3-14
---	------

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme	3-17
---------------------------------------	------

1. Besoins financiers par article	3-17
-----------------------------------	------

2. Besoins en personnel	3-18
-------------------------	------

3. Coût net du Programme	3-19
--------------------------	------

Programme de la Commission canadienne
des pensions

Plan de dépenses 1988-1989

Règlement sur l'assurance des soldats de retour au pays
Règlement sur les ateliers d'anciens combattants
Règlement sur les allocations aux anciens combattants
Règlement sur le Tribunal d'appel des anciens combattants
Règlement sur l'inhumation des anciens combattants
Règlement sur le soin des anciens combattants
Règlement sur les successions des anciens combattants
Règlement sur l'assurance des anciens combattants
Règlement sur les terres destinées aux anciens combattants
Règlement sur la réadaptation des anciens combattants
Règlement sur le traitement des anciens combattants
Règlement sur les indemnités de service de guerre

3. Décrets

Ordonnance relative aux rentes et gratifications rattachées aux
décorations
CP 1985-88 - Entretien des sépultures

8. Lois, règlements et décrets du conseil concernant le Programme des Affaires des anciens combattants

1. Lois

Loi sur le Fonds de bienfaisance de l'armée
Loi sur les prestations aux anciens combattants alliés
Loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre
Loi sur l'aide aux enfants des morts de la guerre (Education)
Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils
Loi sur le ministère des Affaires des anciens combattants
Loi sur les prestations de service de guerre pour les pompiers
Loi sur la prise en charge des prestations de la Commission de secours d'Haïfex
Loi sur les pensions
Loi sur la réintégration dans les emplois civils
Loi de l'assurance des soldats de retour au pays
Loi sur les prestations de service de guerre destinées aux agents spéciaux
Loi d'établissement de soldats
Loi sur les prestations de services de guerre pour les surveillants
Loi sur le Tribunal d'appel des anciens combattants
Loi sur les avantages destinés aux anciens combattants
Loi sur les prêts commerciaux et professionnels aux anciens combattants
Loi sur l'assurance des anciens combattants
Loi sur les terres destinées aux anciens combattants
Loi sur la réadaptation des anciens combattants
Loi sur les indemnités de service de guerre
Loi sur les allocations aux anciens combattants
Loi sur le Corps féminin de la Marine royale et le South African Military Nursing Service (Service sud-africain d'infirmières militaires) (Prestations)

2. Règlements

Règlement sur le Fonds de bienfaisance de l'armée
Règlement sur le Fonds de secours (AAC et AGC)
Règlement sur l'aide aux enfants des morts de la guerre (Education)
Règlement sur la délégation des pouvoirs (LTAC)
Règlement sur la signature de contrats et de conventions en vue de la construction d'édifices
Règlement sur la souscription apposée aux pièces
Règlement sur l'exécution de baux
Règlement sur la signature de documents visant l'achat de propriétés
Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation
Règlement sur la curatelle des biens des anciens combattants
Règlement sur la Corporation dite Last Post Fund
Règlement sur la formation des pensionnés
Règlement sur les comités consultatifs régionaux

Le budget des dépenses du Programme ne comprend que les dépenses à imputer sur ses autorisations votées et prévues par une loi. Le tableau 40 présente d'autres articles de coûts, ainsi que des recettes prévues, dont on doit tenir compte pour parvenir au coût estimatif net du Programme.

(en milliers de dollars)	Budget	Plus*	Coût total	Moins**	Coût estimatif net du programme
	principal	autres	du pro-	gramme	recettes
	1988-1989	coûts			1988-1989 1987-1988

* Les autres coûts comprennent:

services fournis gratuitement par d'autres ministères	
- locaux (Travaux Publics)	8,829
- émission des chèques (Approvisionnements et Services	416
- assurance chirurgicale-médicale des employés (Conseil du Trésor)	3,733
- indemnisation des employés (Travail)	657

** Le tableau 40 présente les détails des recettes.

Le tableau 40 présente une liste des recettes produites. Ces recettes sont créditées directement au Fonds de revenu consolidé et ne sont pas disponibles pour être utilisées par le Programme.

Tableau 40 : Sources des recettes

(en milliers de dollars)			Budget des dépenses		Prévu		Réel
			1988-1989	1987-1988	1986-1987		
Intérêts sur les prêts consentis en vertu de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants			7,000	7,800	8,753		
Régimes provinciaux d'assurance-hospitalisation			26,567	30,000	20,592		
Autres services aux malades hospitalisés			7,367	7,282	5,862		
Confection des coquelicots du Jour du Souvenir (Vétcraft)			1,198	1,198	1,171		
Remboursement de dépenses de l'année précédente			1,600	1,600	1,682		
Autres			750	750	696		
			44,482	48,630	38,756		

Société dite Last Post Fund	3,880,000	3,180,000	2,344,196
Commission des sépultures de guerre du Commonwealth	3,500,000	3,748,000	3,374,694
Cimetière commémoratif des Nations Unies en Corée	30,000	30,000	25,849
Paiements en vertu de la Loi sur les indemnités de service de guerre (S.R., c.w-4)			
(s) Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour au pays	7,000	30,000	6,670
(s) Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens combattants	620,000	707,000	620,294
Soins de santé			
Subventions à diverses provinces relativement à la prestation de services de prothèses aux anciens combattants	460,000	256,000	193,885
Allocations de traitement et prestations connexes	2,596,000	2,538,000	2,538,698
Gestion des contrats immobiliers (s) Prévion d'une réserve pour des prestations conditionnelles, Loi sur les terres destinées aux anciens combattants	10,000	10,000	2,328
(s) Provincial and Dominion Land Grants	-	-	107,189
(s) Re-establishment Credits under Section 8	2,000	2,000	105
Contributions			
Indemnisation pour perte de gains	70,000	76,000	70,538
Soins de Santé			
Contributions aux provinces respectives conformément aux accords relatifs à la cession des hôpitaux du Ministère des Contributions accordées aux anciens combattants âgés, afin de les aider à payer les coûts des soins complémentaires des santé non couverts par les programmes médicaux provinciaux	56,700,000	31,265,000	17,867,697
	87,715,000	67,735,000	50,047,102
	1,286,127,000	1,271,732,000	1,256,043,234

3. Paiements de transfert

Les subventions et les contributions constituent 79 p. 100 du Budget principal du Programme en 1988-1989. Le tableau 39 présente un résumé de toutes les dépenses du Programme relatives aux subventions et aux contributions.

Tableau 39 : Détail des subventions et des contributions

(en dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1988-1989	1987-1988	1986-1987	
Subventions			
Pensions			
Pensions d'invalidité et de décès	832,102,000	803,817,000	766,442,392
Allocations d'inhumation	2,570,000	1,679,000	1,657,841
Soutien financier			
Allocations aux anciens combattants			
de guerre pour les civils :			
Armée de campagne du Nord-Ouest	1,000	1,000	40,969
Guerre sud-africaine	25,000	35,000	
Première Guerre mondiale	9,019,000	10,000,000	10,849,635
Seconde Guerre mondiale et opération militaire de Corée	319,500,000	353,016,000	391,055,017
Service durant les deux guerres mondiales	455,000	500,000	534,600
Allocations de guerre pour les civils	20,000,000	21,000,000	22,921,129
Assistance accordée en conformité avec les dispositions du Règlement sur le Fonds de secours	2,500,000	2,389,000	2,369,022
Fonds de bienfaisance de l'Armée	18,000	18,000	18,000
Légion royale canadienne	9,000	9,000	9,000
Association canadienne des anciens combattants au Royaume-Uni	1,000	1,000	1,000
Autres prestations - Enfants des morts de la guerre (Aide à l'éducation)	905,000	747,000	710,711
Formation universitaire et professionnelle	100,000	132,000	80,198
Aide aux anciens combattants canadiens - District d'outre-mer	100,000	150,000	91,988
Remboursement, en vertu du paragraphe 3 de l'article 10 de la Loi sur la réadaptation des anciens combattants (S.R., c. V-5)	2,000	2,000	-

Tableau 38 : Détail des besoins en personnel

Provision pour le traitement annuel moyen 1987-1988	Années-personnes autorisées		échelle des traitements actuelle		Provision pour le traitement annuel moyen 1987-1988
	88-89	87-88	86-87*	actuelle	
Gestion					
Direction	22	21	15	25	77,033
Gestion supérieure	17	17	14	51,400-100,700	64,237
Scientifique et professionnelle					
Art dentaire	18	18	28	44,505-68,715	63,094
Economique, sociologie et statistique	3	3	-	15,600,70,392	59,505
Sciences domestiques	10	9	9	24,030-53,210	35,790
Médecine	66	67	59	46,726-94,950	76,066
Sciences infirmières	254	263	260	20,447-54,904	36,739
Ergothérapie et physiothérapie	13	14	14	22,514-47,806	38,810
Pharmacie	5	5	5	19,226-56,185	38,552
Psychologie	5	5	5	26,434-61,561	46,340
Service social	11	9	9	22,450-55,858	34,259
Administration et service extérieur	266	257	260	15,178-63,264	37,299
Services administratifs	45	38	35	20,807-68,111	44,896
d'ordinateurs	76	87	83	14,005-59,267	45,883
Services d'information	15	19	19	15,055-59,100	43,333
Organisation et méthodes	54	58	31	14,874-59,100	43,631
Gestion du personnel	48	55	47	14,239-60,400	44,072
Administration des programmes	56	56	66	15,178-63,264	36,912
Achat et approvisionnement	13	10	8	14,155-59,268	38,609
Programmes de bien-être social	364	383	368	16,476-59,100	33,340
Technique					
Soutien technologique et scientifique	25	24	23	15,568-56,395	30,313
Soutien des sciences sociales	13	2	1	14,009-64,044	35,602
Soutien administratif					
Traitement mécanique des données	30	33	43	14,912-41,166	24,258
Commis aux écritures	1,147	1,135	1,189	14,338-35,194	24,660
Matériel de bureau	49	14	6	14,042-28,019	21,955
Secrétariat	169	210	228	14,210-35,419	22,907
Exploitation					
Manœuvres et hommes de métier	61	66	58	17,281-43,181	28,310
Services divers	12	9	11	14,693-44,350	25,186
Chauffage, force motrice et opération de machines fixes	28	22	25	20,996-40,948	28,386
Services hospitaliers	723	755	778	13,657-32,930	20,956
Titulaires des postes d'exception	7	9	11		60,959
Autres	5	4	6	15,334-70,800	37,715

Nota: La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1987. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article

Tableau 37 : Besoins financiers par article

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1988-1989	1987-1988	1986-1987	
Personnel			
Traitements et salaires	115,571	112,980	114,137
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	17,787	18,015	16,934
Biens et services			
Transports et communications	7,974	9,200	14,282
Information	1,138	1,361	914
Services professionnels et spéciaux	190,444	175,472	140,716
Location	2,744	2,711	3,409
Achat de services de réparation et d'entretien	3,114	3,137	4,086
Services publics, fournitures et approvisionnements	9,526	9,475	21,011
Autres subventions et paiements	998	1,016	1,094
Total des dépenses de fonctionnement			
349,296	333,367	316,583	
Capital			
1,505	3,010	3,669	
Paiements de transfert			
1,286,127	1,271,732	1,256,043	
Total des dépenses			
1,636,928	1,608,109	1,576,295	

(Renseignements supplémentaires) 2-55

Tableau 35 : Rendement financier en 1986-1987

(en milliers de dollars)		1986-1987
Budget	Réel	
Principal Différence		
Administration du Ministère		29,488
		28,640
		848

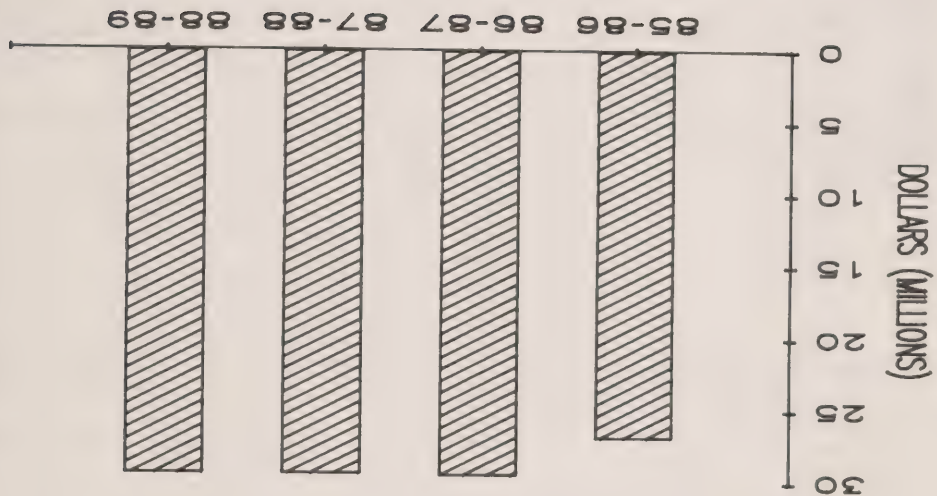
Il y a qu'une légère différence entre le Budget Principal 1986-1987 et les montants Réels de 1986-1987.

Données sur le rendement et justification des ressources

Les coûts de l'activité "Administration du Ministère" sont indiqués au tableau 36.

Les ressources nécessaires en 1988-1989 représentant environ 2 p. 100 des dollars et environ 12 p. 100 des années-personnes prévus pour le fonctionnement du Portefeuille.

Tableau 36 : Coûts de l'Administration du Ministère



Objectif

Fournir à chaque élément de planification une orientation de règle et des services qui maintiennent son fonctionnement efficace et efficient et qui assurent sa propreté; et planifier, établir une politique et des normes et fournir à tous les éléments de planification une direction fonctionnelle, des services de gestion et de soutien opérationnel dans les domaines des finances, du personnel, des services de gestion, de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels, refonte législative, service de sécurité, affaires publiques, planification intégrée, de secrétariat et de la vérification et évaluation.

Description

L'activité "Administration du Ministère" comprend le fonctionnement du Secteur des finances, du personnel et de l'administration qui comprend des bureaux du Ministère et du Sous-ministre ainsi que les fonctions de soutien de gestion, c'est-à-dire : la gestion financière, la gestion du personnel, les services de gestion, la refonte des textes législatifs, la planification intégrée, les services de vérification et d'évaluation et la coordination de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels et les services de sécurité.

Sommaire des ressources

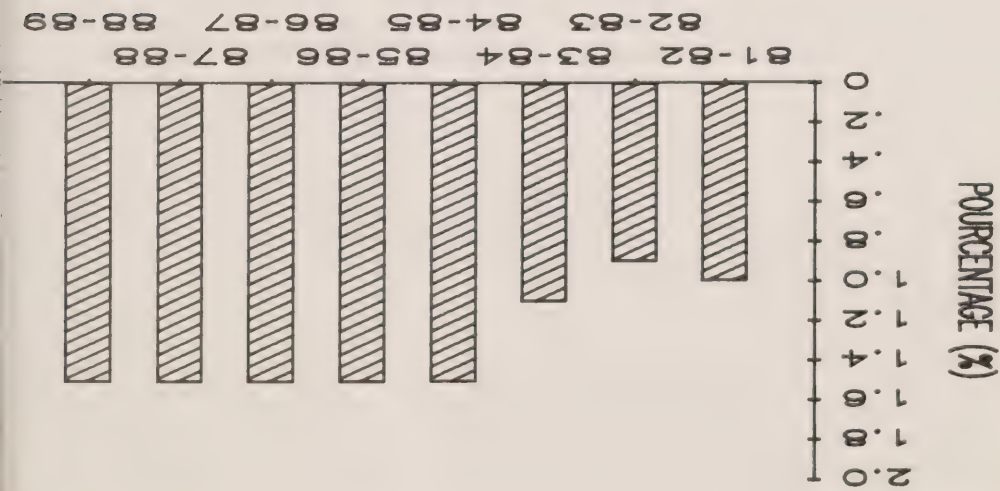
Les dépenses de l'activité "Administration du Ministère" représenteront environ 2 p. 100 des dépenses totales de l'ensemble du Portefeuille et 12 p. 100 de ses années-personnes en 1988-1989.

Tableau 34 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1988-1989	A-P	\$
Prévu	1987-1988	A-P	\$
Réel	1986-1987	A-P	\$
Administration du Ministère	29,325	444	29,358
			449
			29,488
			447

Il n'y a qu'une légère différence entre les prévisions de 1987-1988 et le Budget des dépenses de 1988-1989. De plus, la différence entre le Budget des dépenses principal de 1987-1988 et les prévisions de 1987-1988 est également peu importante.

Tableau 32 : Rapport, en pourcentage, entre les arriérés et le total des montants dus



Le tableau 33 indique le nombre de comptes actifs au début de chaque exercice financier ainsi que le nombre d'années-personnes nécessaires au fonctionnement du Programme. Le Programme se trouve actuellement dans le processus d'un ralentissement graduel à mesure que les prêts viennent à échéance.

Tableau 33 : Comptes actifs en début d'exercice et années-personnes nécessaires

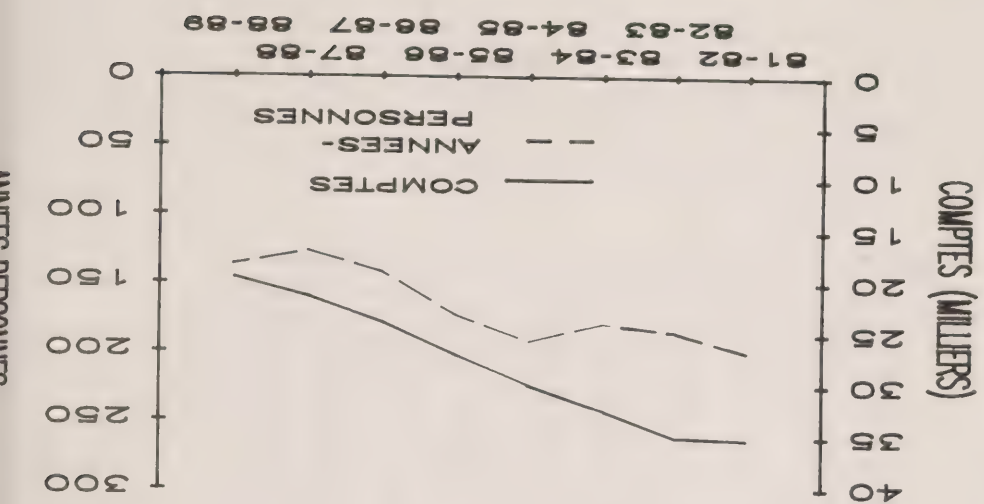


Tableau 30 : Rendement financier en 1986-1987

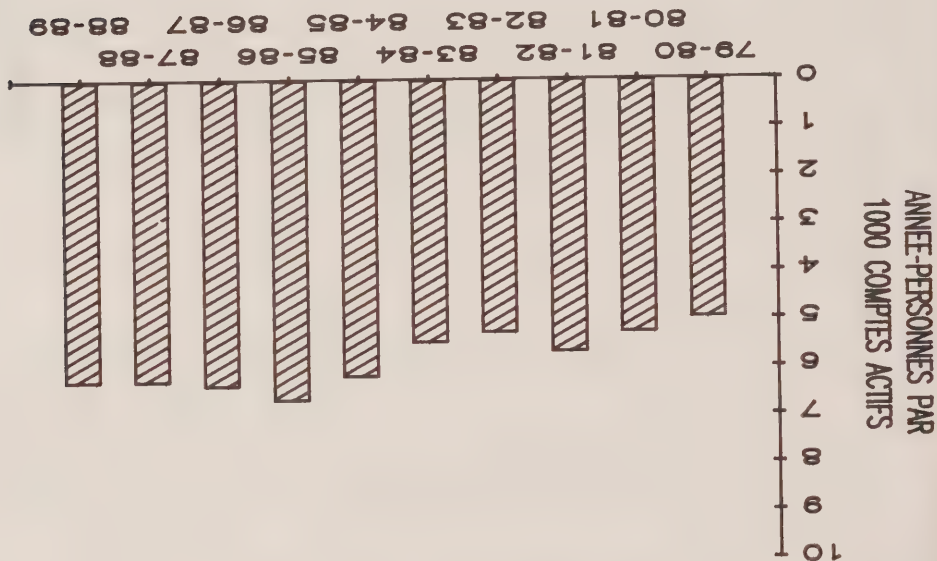
(en milliers de dollars)		1986-1987	
Gestion des contrats	immobiliers	Budget	Réel
		principal	Différence
		6,287	(239)

Il n'y a qu'une légère différence entre le Budget des dépenses principal de 1986-1987 et le rendement réel en 1987-1988.

Données sur le rendement et justification des ressources

Comme le montre le tableau 31, un des indices clés du rendement est le nombre d'années-personnes par 1,000 comptes actifs.

Tableau 31 : Années-personnes par 1 000 comptes actifs



Le mandat actuel veut que l'une des responsabilités principales de l'activité soit le prompt recouvrement de tous les montants dus à la Couronne. Le tableau 32 indique le rapport, en pourcentage, entre les arriérés et le total des montants dus à la fin de chaque année financière de 1981-1982 à 1988-1989.

D. Gestion des contrats immobiliers

Objectif

Planifier et établir une politique et des normes et fournir aux clients une gestion des contrats immobiliers et des services de successions ainsi que des fonctions de comptabilité de la Caisse en vertu de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants et du Règlement qui s'y rattache.

Description

Les services sont fournis pour cette activité aux clients anciens combattants, à leurs héritiers et à leurs représentants par l'entremise du Secteur de l'Office de l'Etablissement Agricole des Anciens Combattants qui se compose d'une administration centrale, de cinq divisions et de 31 bureaux locaux situés dans tout le Canada. Depuis la cessation de l'octroi de prêts en vertu de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants en 1977, l'activité ne remplit essentiellement qu'une fonction de gestion, de contrôle, de consultation et de recouvrement. Au 31 mars 1988, il y aura environ 19 500 comptes actifs constituant un capital en circulation de 118 millions de dollars à recouvrer.

Sommaire des ressources

Les dépenses de l'activité "Gestion des contrats immobiliers" représenteront moins de 1 p. 100 des dépenses totales du Programme et environ 4 p. 100 des années-personnes en 1988-1989.

Tableau 29 : Sommaire des ressources de l'activité (en milliers de dollars et années-personnes)

Budget des dépenses		Prévu*		Réal	
1987-1988		1987-1988		1986-1987	
\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
5,432	137	5,255	127	6,048	142
Gestion des contrats immobiliers					

* au 31 octobre 1987.

Voir page 2-12 pour une explication des principales différences entre les prévisions de 1987-1988 et le Budget des dépenses de 1988-1989.

Tableau 28 : Coûts de fonctionnement dans les établissements du Ministère

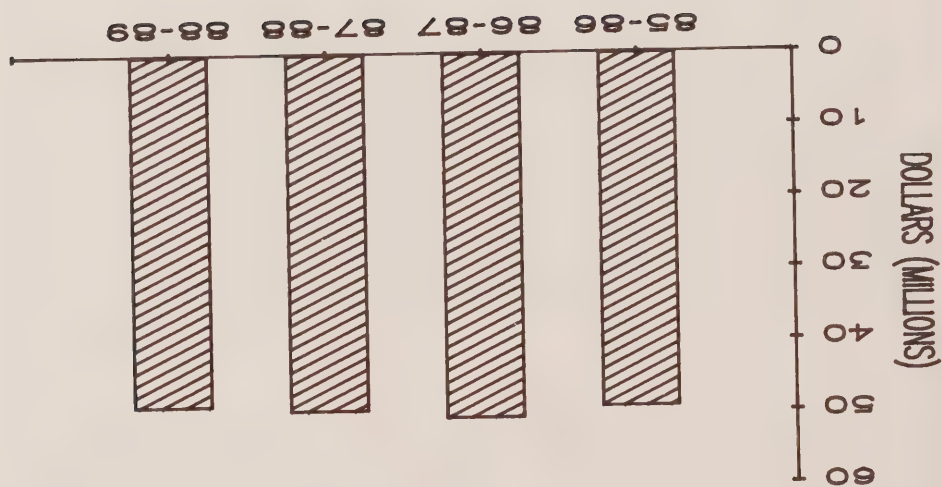
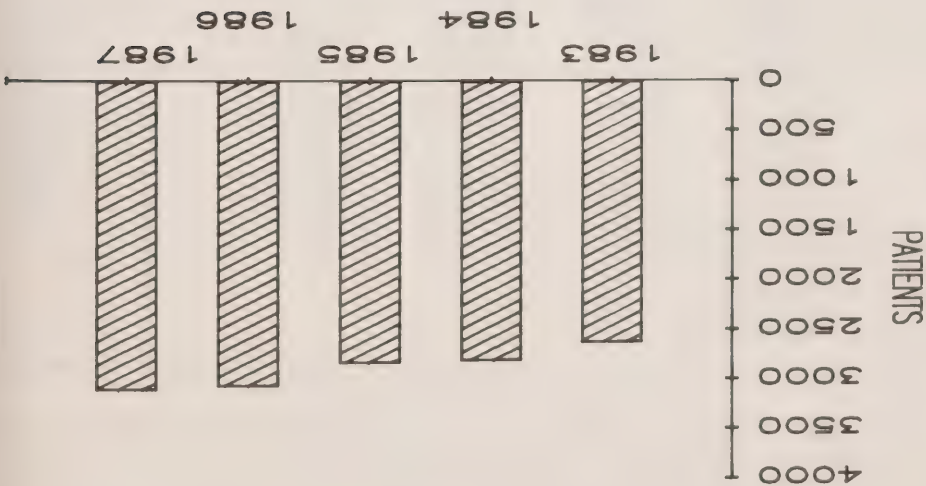


Tableau 27 : Malades dans les hôpitaux indépendants



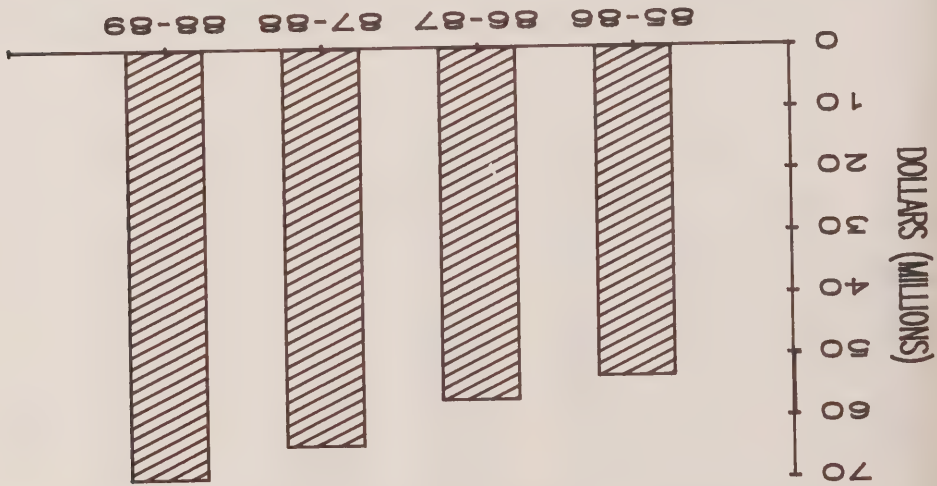
Établissements du Ministère : Le Ministère continue de faire fonctionner les établissements suivants : Hôpital Sainte-Anne, Saint-Anne-de-Belleuve, Québec - 824 lits; Foyer Sennerville, Sennerville, Québec - 95 lits; Foyer Rideau pour anciens combattants, Ottawa - 142 lits; Foyer pour anciens combattants de Saskatoon, Saskatoon - 63 lits. (Nombre de lits utilisés le 31 mars 1987.)

Les anciens combattants sont considérés être admissibles aux lits de tous les établissements ministériels susmentionnés s'ils respectent les critères énoncés à l'article 6 du Règlement sur le soin des anciens combattants.

Le tableau 28 présente les ressources nécessaires au fonctionnement des établissements ministériels.

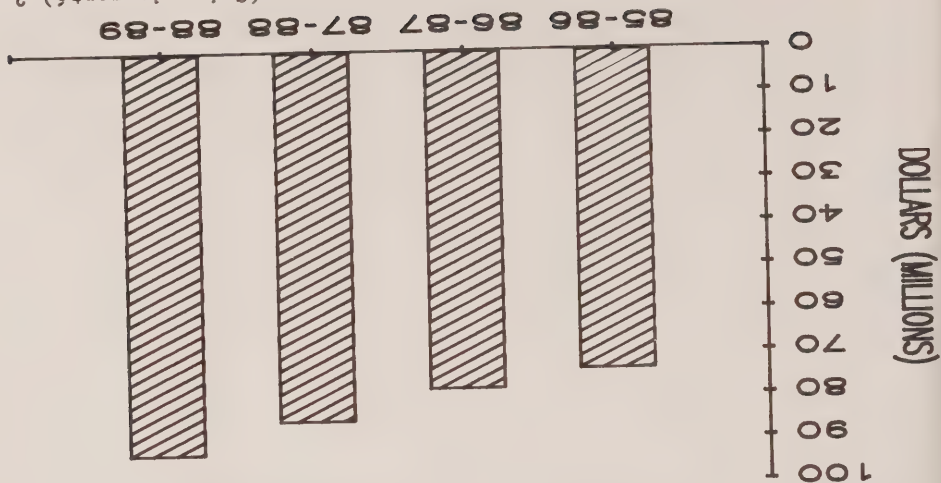
Les chiffres du tableau 24 comprennent les coûts de 1,405,000 ordonnances, 32,930 paires de prothèses visuelles, 6,590 prothèses auditives et 41,050 réclamations en vertu du programme de libre choix d'un dentiste en 1986-1987 de même que de 1,389,000 ordonnances, 28,250 paires de lunettes, 5,380 prothèses auditives et 35,270 réclamations dans le cadre du programme de libre choix d'un dentiste en 1985-1986.

Tableau 25 : Dépenses pour soins médicaux, chirurgicaux et dentaires



Etablissements contractants et régime du libre choix de l'hôpital : Les anciens combattants ont utilisés plus d'un million de journées d'hospitalisation dans les établissements contractants ainsi que dans le cadre du programme de libre choix de l'hôpital en 1986-1987. Au 31 mars 1987, il y avait 3,100 anciens combattants recevant des soins en établissement dans des lits d'établissements indépendants. Les coûts relatifs aux soins en établissement sont indiqués au tableau 26. Le tableau 27 indique l'utilisation faite par les malades.

Tableau 26 : Dépenses pour les hôpitaux indépendants



Soins médicaux chirurgicaux et dentaires (y compris les prothèses): Les anciens combattants admissibles et dentaires (y compris les médicaments et les prothèses) en vertu du Règlement sur le traitement des anciens combattants. Les personnes jugées admissibles (à des prestations de soins non comprises dans un régime provincial d'assurance-maladie) comprennent les anciens combattants qui touchent l'allocation d'ancien combattant ou qui la recevraient si ce n'étaient des prestations qu'ils touchent déjà en vertu de la Loi sur la sécurité de la vieillesse.

Les dépenses varient selon les biens et les services de soins de santé que chaque province offre ou n'offre pas à titre de services assurés dans le cadre du régime provincial d'assurance-maladie.

Le tableau 25 présente les paiements des dernières années et les paiements prévus pour 1988-1989. Les prévisions sont fondées sur les besoins des clients en matière de soins de santé et de services sociaux, besoins qui augmentent avec l'âge.

(en milliers de dollars)			Budget des		
			dépenses	Prévu	Réel
			1987-1988	1987-1988	1986-1987
Nouveau-Brunswick	-	-	-	-	17
Nouvelle-Ecosse	-	-	-	6,954	16,338
Québec	1,500	2,898	4,413	-	-
Ontario	17,420	11,542	-	-	-
Manitoba	8,800	14,000	11,331	-	-
Saskatchewan	-	1,000	-	-	-
Columbia-Britannique	3,225	-	-	-	-
Total	30,945	36,394	32,099		

Accords négociés relatifs à la cession des hôpitaux pour anciens combattants : En 1963, le gouvernement a annoncé l'adoption d'une politique de cession des hôpitaux pour anciens combattants à d'autres autorités en vue d'entretenir la motivation professionnelle et de garantir la prestation de soins de qualité. En vertu de l'accord, des subventions et des contributions ont été accordées aux provinces respectives. Les conditions varient suivant chacune des ententes négociées par le gouvernement fédéral et les organismes provinciaux, le tableau 24 indique les cessions aux provinces en 1988-1989 ainsi qu'en 1987-1988 et 1986-1987.

Tableau 24 : Contributions aux provinces par suite de la cession d'hôpitaux

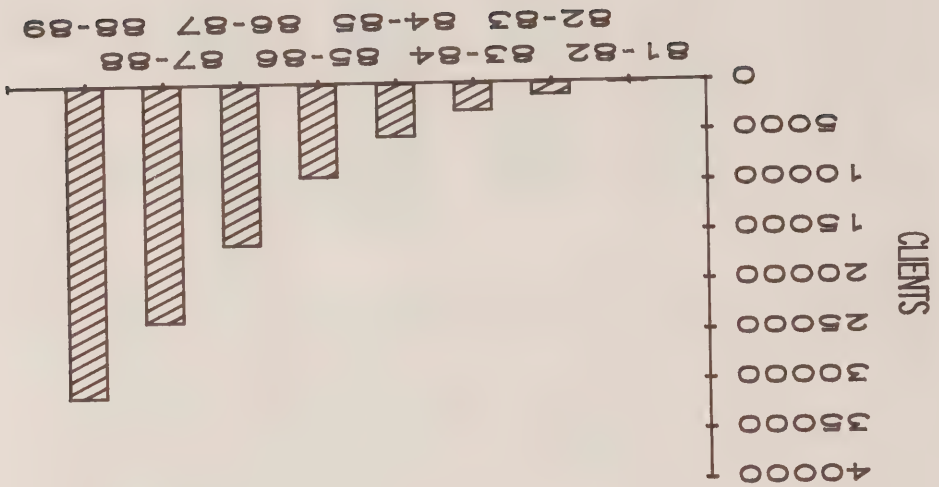


Tableau 23 : Croissance du nombre des clients du Programme pour l'autonomie des anciens combattants

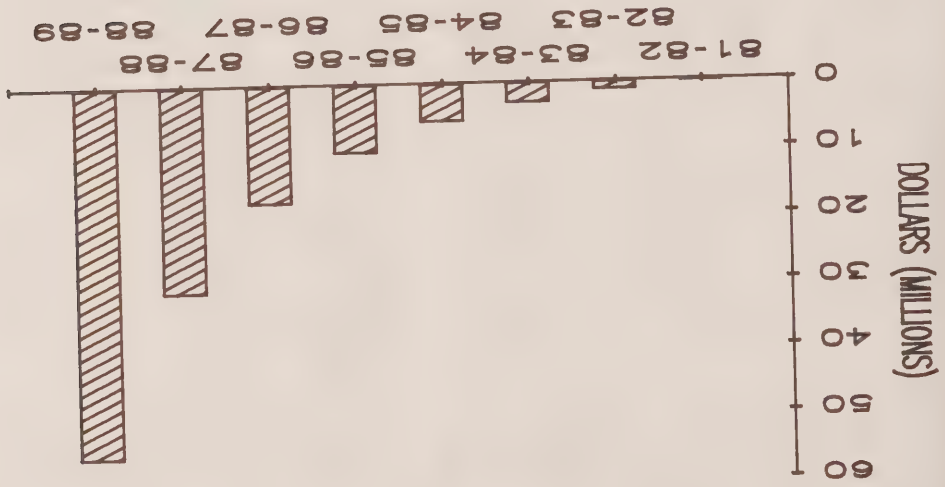


Tableau 22 : Dépenses du Programme pour l'autonomie des anciens combattants

Les tableaux 22 et 23 présentent les dépenses et la croissance du nombre des clients du programme pour l'autonomie des anciens combattants au cours des dernières années.

Tableau 21 : Rendement financier en 1986-1987

(en milliers de dollars)		1986-1987	
		Budget	Réel
		principal Différence	
Paiements de prestations			
Soins à domicile et soins			
communautaires (PAAC)			
Accords négociés relatifs à la			
cession des hôpitaux pour			
anciens combattants			
Soins médicaux, chirurgicaux et			
dentaires (y compris les prothèses)			
Hôpital librement choisi et			
établissement contractants			
Divers			
Etablissements du Ministère			
Réalisation du Programme des services			
sociaux et de santé			
17,876	21,213		
(3,337)			
32,099	38,200		
(6,101)			
57,275	127,883		
78,340			
9,217	9,033		
50,785	53,916		
(3,131)			
41,256	50,460		
(9,204)*			
286,848	300,705		
(13,857)			

* Correspond à un problème concernant l'allocation au sujet de la prestation du programme entre l'activité du Soutien financier et l'activité des Soins de santé pour 1986-1987.

Voir page 2-17 pour une explication des principales différences entre le Budget des dépenses principal de 1986-1987 et leur montants réels de 1986-1987.

Données sur le rendement et justification des ressources

Le premier module d'un système de mesure de la performance a été mis en place. L'ensemble du système répondra aux besoins d'information du Secteur des pensions et programmes sociaux et de santé et du Secteur des opérations régionales du Ministère. Il comprendra des délais d'exécution en matière de rendement liés au Programme pour l'autonomie des anciens combattants. Le système est relié à d'autres systèmes informatiques du Portefeuille. Des critères d'évaluation et d'acceptation ont été établis en fonction des besoins des utilisateurs, de la gestion et des organismes centraux. Une évaluation subséquente à la mise en oeuvre sera achevée en 1988-1989.

Soins à domicile et soins communautaires : Le programme pour l'autonomie des anciens combattants, qui offre aux anciens combattants admissibles des soins de longue durée au sein de la collectivité, a débuté en 1981. Depuis lors, il a grandi et, en 1988-1989, il s'occupera des cas d'environ 31,400 bénéficiaires et ses dépenses s'élèveront à environ 56 millions de dollars.

Quant aux services complémentaires de soins de santé, les paiements pour les soins médicaux, chirurgicaux et dentaires, ce qui comprend les services des professionnels de la santé, les médicaments d'ordonnance, les prothèses et d'autres services de santé communautaires, sont fournis suivant les besoins.

Il y a d'autres programmes spécialisés, notamment les allocations qui aident à payer les coûts liés aux traitements ou aux soins reçus du Ministère.

Sommaire des ressources

Cette activité représentera environ 22 p. 100 des dépenses du Programme des Affaires des anciens combattants et 63 p. 100 de ses années-personnes. Des coûts de la réalisation du Programme, environ 76 p. 100 sont pour les traitements et salaires et 24 p. 100 pour les autres frais de fonctionnement.

Tableau 20 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)			Budget des dépenses	Prévu	Réel
			1988-1989	1987-1988	1985-1986
\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P

Paiements de prestations	56,700	31,265	17,876		
Soins à domicile et soins communautaires (PAAC)					
Accords négociés relatifs à la cession des hôpitaux pour anciens combattants	30,945	36,394	32,099		
Soins médicaux, chirurgicaux et dentaires (y compris les prothèses)	69,703	64,579	57,275		
Hôpital librement choisi et établissements contractants	92,955	85,560	78,340		
Divers	10,283	10,055	8,217		
Etablissements du Ministère	49,000	49,708	50,785		
Réalisation du Programme des services sociaux et de santé	56,581	55,510	42,256*		
	1,000				

366,167 2,300 333,071 2,327 286,848 2,323

* Correspond à un problème concernant l'allocation au sujet de la prestation du programme entre l'activité du Soutien financier et l'activité des Soins de santé pour 1986-1987.

Voir page 2-12 pour une explication des différences entre les prévisions de 1987-1988 et le Budget des dépenses de 1988-1989.

Objectif

Planifier et établir une politique et des normes et fournir aux anciens combattants et aux autres personnes admissibles des services sociaux et de santé, comprenant des conseils et des renseignements, l'admission, la mise en contact, les décisions administratives ainsi que l'administration et la distribution des prestations.

Description

Cette activité répond aux besoins de services sociaux et de santé de tous les anciens combattants admissibles et de certains civils. Le Secteur des pensions et des programmes sociaux et de santé planifie et élabore la politique et fixe les normes des soins tandis que le Secteur des opérations régionales administre les programmes et voit à leur prestation.

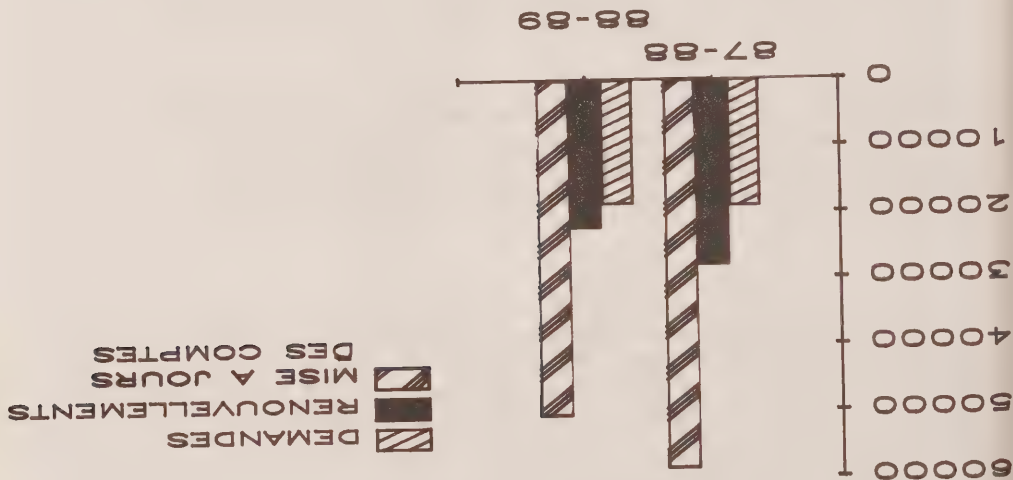
Grâce aux services assurés par le programme pour l'autonomie des anciens combattants, les anciens combattants ont la possibilité de continuer à vivre dans leurs foyers. Les clients peuvent bénéficier des soins à domicile, de travaux de transformation du foyer, de soins ambulatoires et de services de transport. Ils peuvent également bénéficier de services de consultation, de soins infirmiers et d'interventions médicales.

Certains anciens combattants ont besoin de soins en établissement, et le Ministère peut répondre à leurs besoins de diverses façons. Ils peuvent être admis dans des établissements qui sont la propriété et la responsabilité d'un gouvernement provincial ou d'un organisme privé avec lequel un accord a été conclu en matière de soins de longue durée dispensés à des anciens combattants (lits contractuels) ou dans des établissements communautaires dans le cadre du programme du libre choix d'un hôpital (soins actifs) ou du programme pour l'autonomie des anciens combattants (soins de longue durée).

Quant aux lits contractuels, le Ministère verse des fonds aux provinces, conformément aux accords de cession des hôpitaux conclus avec les provinces, afin d'aider celles-ci à intégrer les établissements cédés dans le système communautaire de distribution des soins de santé. En vertu de ces accords, le Ministère s'est réservé un accès prioritaire à 4,536 lits.

Les quatre derniers établissements qui continuent d'être la responsabilité du Ministère sont l'hôpital Sainte-Anne, le Foyer Senneville, le Foyer Rideau pour anciens combattants et le Foyer pour anciens combattants de Saskatoon. Le fonctionnement de ces quatre établissements fait partie de la présente activité.

Tableau 19 : Volumes de la charge de travail



C. Soins de santé

Objectif

Planifier et établir une politique et des normes et fournir aux anciens combattants et aux autres personnes admissibles des services sociaux et de santé, comprenant des conseils et des renseignements, l'admission, la mise en contact, les décisions administratives ainsi que l'administration et la distribution des prestations.

Description

Cette activité répond aux besoins de services sociaux et de santé de tous les anciens combattants admissibles et de certains civils. Le Secteur des pensions et des programmes sociaux et de santé planifie et élabore la politique et fixe les normes des soins tandis que le Secteur des opérations régionales administre les programmes et voit à leur prestation.

Grâce aux services assurés par le Programme pour l'autonomie des anciens combattants, les anciens combattants ont la possibilité de continuer à vivre dans leurs foyers. Les clients peuvent bénéficier des soins à domicile, de travaux de transformation du foyer, de soins ambulatoires et de services de transport. Ils peuvent également bénéficier de services de consultation, de soins infirmiers et d'interventions médicales.

Charge de travail : Un système informatisé a été mis en place en 1986-1987, afin d'obtenir des statistiques sur la charge de travail du Programme des allocations aux anciens combattants. Le système de rapport du temps de l'employé mis en oeuvre en 1987-1988 a permis d'améliorer encore plus le système.

Le tableau 19 présente les principaux volumes de la charge de travail. Les principaux travaux d'exécution sont le traitement des nouvelles demandes, la tenue à jour des comptes (tels que les changements de la situation familiale ou financière, des changements d'adresse, etc.) et les renouvellements.

Les taux d'allocation pour 1986-1987 ont été déterminés de deux façons. Tout d'abord, 40,091 formules de renouvellement ont été envoyées aux clients des Affaires des anciens combattants en vue d'obtenir des renseignements sur leur revenu. Ensuite, les taux d'allocation pour un autre groupe de 46,466 clients ont été calculés à partir de renseignements transmis par Santé et Bien-être social Canada. Le tableau 19 indique que le Ministère devra envoyer 28,143 formules de renouvellement en 1987-1988 et 22,432 formules de renouvellement en 1988-1989 en vue de déterminer les taux futurs.

Les paiements erronés (trop-payés et paiements insuffisants) des allocations sont nettement inférieurs à ceux des années précédentes, et ce, grâce au partage automatisé des données sur le revenu des clients entre le Programme des allocations et le Programme du supplément de revenu garanti de Santé et Bien-être social Canada et les dossiers d'impôt sur le revenu fournis par Revenu Canada, Impôt.

Le projet de loi C-66, par lequel le Tribunal d'appel des anciens combattants a été créé, permet également au Ministère de recommander des modifications au Règlement sur les allocations aux anciens combattants. Cette responsabilité appartenait auparavant à la Commission des allocations aux anciens combattants. Compte tenu des examens au premier palier (au niveau du bureau régional), du nombre de demandes rejetées, des études des rapports d'activité et d'autres études, l'expérience acquise en 1986-1987 laisse croire que cette responsabilité supplémentaire donnera lieu en 1987-1988 à quelque 13,000 décisions de la part du Ministère.

* Les taux sont rajustés tous les trois mois selon les hausses de l'indice des prix à la consommation.					
Allocataires mariés	887.26	941.68	1003.30	1046.12	1089.99
Allocataires seuls	532.14	567.59	660.99	689.19	717.89
Orphelins	316.24	338.38	354.23	369.34	384.71
Enfant en plus	108.61	113.81	118.20	123.25	128.39
(dollars)					
	1983	1984	1985	1986	1987

Tableau 18 : Taux* d'AAC en vigueur de 1982 à 1986 (mensuellement)

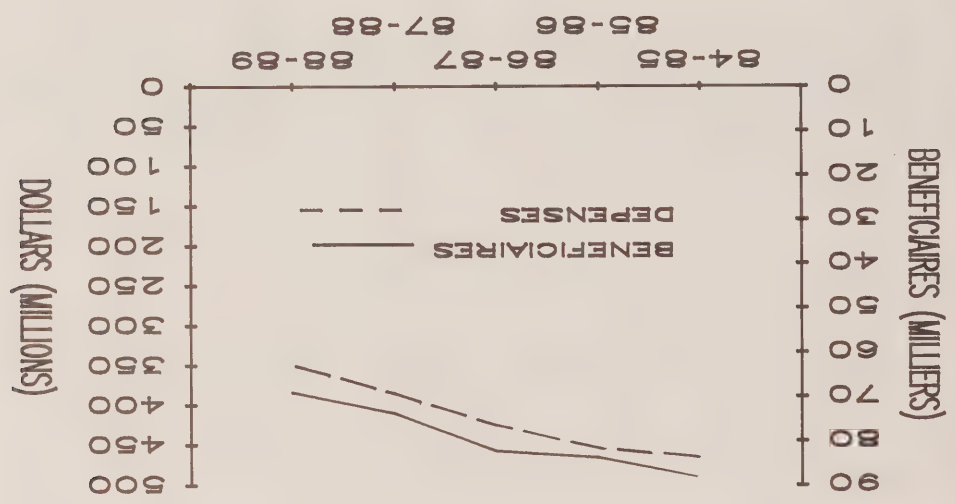


Tableau 17 : Besoins réels et prévus en matière d'AAC

Données sur le rendement et justification des ressources

Pour l'activité du soutien financier, les besoins de ressources et les données sur le rendement sont traités en considérant deux domaines principaux : le soutien financier et la charge de travail.

Soutien financier : La plus grande partie des dépenses dans le cadre de cette activité sont effectuées pour les prestations de soutien financier par l'entremise des allocations aux anciens combattants. Les paiements réels et prévus pour la période de 1984-1985 à 1988-1989 sont indiqués au tableau 17. Pour être admissible, un ancien combattant doit répondre aux conditions d'admissibilité en raison des états de service, être incapable de travailler à cause de son âge ou d'une incapacité et avoir un revenu insuffisant pour subvenir à ses besoins tel que déterminé par un examen de son revenu. Cet examen détermine l'admissibilité financière initiale et permanente de tous les anciens combattants, veuves et orphelins. Le tableau 18 correspond aux les taux mensuels pour la période de 1983 à 1987.

Tableau 15 : Sommaires des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1988-1989	1987-1988	1986-1987	
\$	A-P	\$	A-P
Paiements de prestations			
l'allocation aux anciens combattants	349,000	384,552	425,402
Autres subventions	11,672	11,143	9,654
Aide pour l'inhumation	5,539	4,253	3,190
Programmes des prestations de soutien financier	16,699	16,605	29,651*
382,910	369	416,553	375
382,910	369	467,897	374

* Correspond à un problème concernant l'allocation - voir le tableau 16 ci-dessous.

Voir à la page 2-12 une explication des principales différences entre les prévisions de 1987-1988 et le Budget des dépenses de 1988-1989.

Tableau 16 : Rendement financier en 1986-1987

(en milliers de dollars)			
1986-1987			
Budget	Réel	Principal Différence	
Paiements de prestations			
l'allocation aux anciens combattants	425,402	431,435	(6,033)
Autres subventions	9,654	9,174	480
Aide pour l'inhumation	3,190	3,664	(474)
Programmes des prestations de soutien financier	29,651	15,834	13,817*
382,910	467,897	460,107	7,790

* Correspond à un problème concernant l'allocation au sujet de la prestation du programme entre l'activité du Soutien financier et l'activité des Soins de santé pour 1986-1987.

Voir à la page 2-17 une explication des principales différences entre le Budget des dépenses principal de 1986-1987 et le réel de 1986-1987.

Objectif

Planifier et établir une politique et des normes et fournir aux anciens combattants et aux autres personnes admissibles des services de soutien financier, comprenant des conseils et des renseignements, l'admission, les décisions administratives, l'administration des prestations et la distribution des prestations, les conseils juridiques et les appels.

Description

L'activité du soutien financier fournit un soutien financier aux anciens combattants, à certains civils qui ont servi en étroite liaison avec les Forces armées, aux personnes à leur charge et à divers organismes. Le Secteur des pensions et des programmes sociaux et de santé est chargé des activités liées à la planification du soutien financier et élabore la politique nationale et les normes. Le Secteur des opérations régionales s'occupe de l'administration du programme et de la distribution des prestations aux clients.

Le paiement de prestations en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants constitue la principale activité de soutien financier et fait en sorte que les personnes admissibles ont un niveau de revenu garanti. D'autres programmes procurent une aide dans des domaines tels que les funérailles et les inhumations, les études et la formation, l'aide financière d'urgence, l'administration de fonds en fidéicommiss, les successions des anciens combattants, l'assurance des anciens combattants, l'entretien des tombes et des monuments érigés à la mémoire des Canadiens morts à la guerre et la source de financement principal de diverses associations et organisations qui aident les anciens combattants et les personnes à leur charge.

Sommaire des ressources

Cette activité représentera environ 23 p. 100 des dépenses du Programme des Affaires des anciens combattants et 10 p. 100 de ses années-personnes. Environ 94 p. 100 des dépenses totales indiquées au tableau 15 sont pour les paiements de transferts sous la forme de subventions principalement pour l'allocation aux anciens combattants. Des coûts de la réalisation du Programme de soutien financier, environ 63 p. 100 sont pour les traitements et salaires et 37 p. 100 pour les frais de fonctionnement.

Au cours des étapes 1 et 4, en plus du Secteur des pensions et des programmes sociaux et de santé, les Secteurs des opérations régionales et des finances, du personnel et de l'administration participent également au processus des pensions.

La décision en matière d'évaluation.

Étape 5 - La période au cours de laquelle le requérant est informé de

Étape 4 - Comprend habituellement un examen médical à des fins d'évaluation.

Étape 3 - La période au cours de laquelle les requérants sont informés de leur admissibilité lorsqu'une décision a été rendue au sujet du droit à pension.

Étape 2 - Il s'agit de la période comprise entre l'achèvement du précis et le jour où la rédaction de l'avis médical est terminée.

Étape 1 - Il s'agit de l'étape de préparation du cas. Elle commence le jour où le Ministère reçoit la demande et elle se termine le jour où la rédaction du précis médical est terminée.

Les délais figurant dans le graphique ci-dessus indiquent les normes pour les délais d'exécution en matière du traitement des pensions à respecter par les secteurs des Opérations régionales, de la planification financière et de l'Administration ainsi que des Pensions et des Programmes sociaux et de santé.

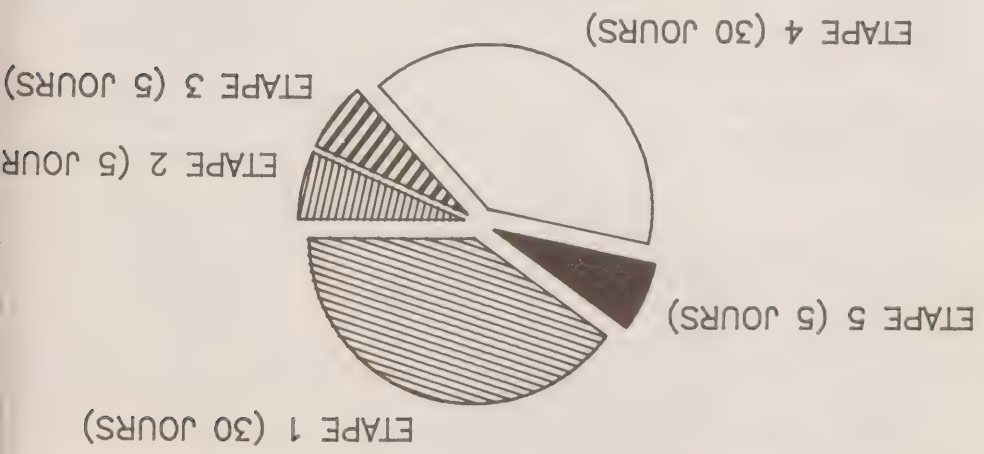


Tableau 14 : Délais d'exécution prévus en matière de premières demandes - 1988-1989

Niveau du service : En 1988-1989, le Ministère tentera de respecter les délais d'exécution indiqués au tableau 14.

	1986-1987	1987-1988	1988-1989
Exposés de cas et précis médicaux	15,540	15,700	15,300
Avais médicaux	12,234	13,800	15,000
Examens médicaux	14,013	15,000	15,000
Demandes supplémentaires	46,000	45,000	45,000
Promulgations	46,074	45,000	45,000
Correspondance	5,159	4,000	5,000
Chèques livrés	1,653,000	1,654,000	1,657,000
Mouvements relatifs aux paiements	112,000	130,000	125,000

Tableau 13 : Services aux pensionnés

Services des pensions : En 1986-1987, plus de 15,000 exposés du cas et précis médicaux ont été préparés à l'intention des anciens combattants et d'autres requérants. Les demandes de pension provenaient de nouveaux requérants, de pensionnés dont les affections avaient changé et de pensionnés soumettant des demandes à l'égard d'affections.

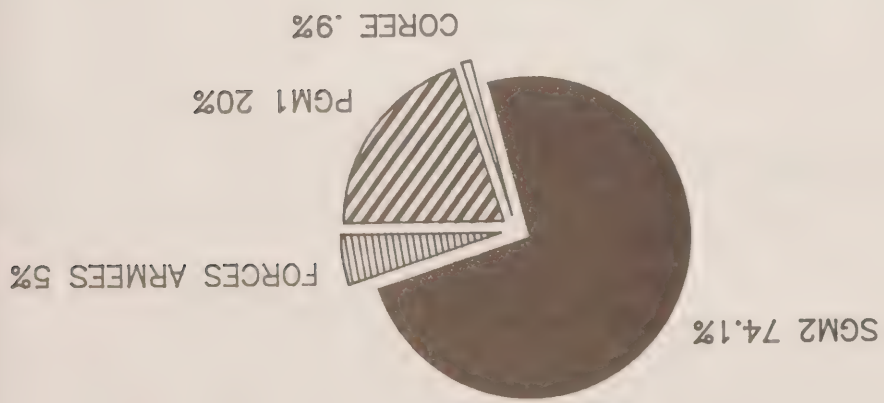
Le montant accordé à l'égard d'une invalidité d'un pensionné varie suivant la gravité de cette invalidité. Le degré d'invalidité est déterminé au moyen d'une évaluation médicale. En 1986-1987, dans les bureaux de district on a examiné 14,013 pensionnés. De plus, on a effectué 30,000 révisions médicales pour déterminer s'il y avait lieu de modifier l'évaluation de l'invalidité d'un pensionné ou d'accorder des compensations spéciales telles que l'allocation pour soins, l'allocation pour vêtements ou l'allocation pour incapacité exceptionnelle.

Les conseillers médicaux à l'Administration centrale, qui sont des spécialistes de la médecine en matière de pension, ont rédigé 12 250 avis d'expert, afin d'aider la Commission à rendre ses décisions.

Une fois que les décisions sont prises, elles sont communiquées au client, au représentant du client et aux bureaux de district si la décision a été promulguée par l'Administration centrale. Un total de 46,074 décisions en matière d'examen et d'évaluation ont été promulguées en 1986-1987. De plus, 5,159 réponses ont été envoyées par écrit afin de répondre aux demandes de renseignements des clients.

Un total de 1,653,000 chèques ont été livrés aux pensionnés en 1986-1987. Au cours de l'année, 112,000 mouvements relatifs aux paiements ont été effectués à même les comptes des clients. Ces mouvements varient d'activités simples, telles que le changement d'une adresse ou du nom d'un conjoint, à des opérations plus complexes, telles que le calcul de paiements rétroactifs ou la majoration des prestations. Le tableau 13 fournit des renseignements sur les services des pensions pour la période de 1986-1987 à 1988-1989.

Tableau 11 : Pourcentage des prestations aux survivants suivant les états de service pour 1988-1989



Indemnisation des anciens prisonniers de guerre : Les anciens prisonniers de guerre touchent des prestations en vertu de la Loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre. En 1986-1987, les quelque 6,000 anciens prisonniers de guerre indemnisés de leur période de captivité étaient presque également entre les deux catégories suivantes : ceux qui touchaient également des pensions d'invalidité (2,977) et ceux qui n'en recevaient pas (2,981).

Le tableau 12 présente le nombre de bénéficiaires et les dépenses prévues relativement aux pensions d'invalidité, aux pensions de survivants et aux indemnités aux anciens prisonniers de guerre.

Tableau 12 : Bénéficiaires et dépenses suivant le type de pension

Année	Bénéfi- ciaires (en milliers de dollars)	Invalidité	Bénéfi- ciaires (en milliers de dollars)	Survivants	Bénéfi- ciaires (en milliers de dollars)	Anciens prison- niers de guerre avec indemnités seulement (en milliers de dollars)
1986-1987	97,400	476,000	43,700	283,000	3,000	8,000
1987-1988*	96,000	507,000	44,000	289,000	3,000	8,000
1988-1989*	95,500	513,000	46,500	311,000	3,000	8,000

* Prévisions
 ** Dollars arrondis au million le plus près

Les pensions sont versées à trois groupes distincts.

Pensions d'invalidité : Ce type de pension représente près des deux tiers de toutes les pensions accordées. En 1986-1987, 90 p. 100 des combattants des deux Guerres mondiales et de la guerre de Corée. L'autre 10 p. 100 est allé à d'anciens membres des Forces armées. Le montant total payé a été de \$476,000,000.

Le tableau 10 montre le pourcentage des paiements de prestations suivant les états du service pour 1988-1989.

Tableau 10 : Pourcentage des paiements de prestations suivant les états de service pour 1988-1989



Conjoints, personnes à charge et survivants : Les bénéficiaires d'une pension d'invalidité touchent également une pension supplémentaire à l'égard de leurs conjoints et de leurs enfants. En 1986-1987, des pensions supplémentaires ont été versées à l'égard de 72,000 conjoints et de 6,000 enfants. Le montant accordé varie suivant la gravité de l'invalidité qui donne droit à une pension.

Après le décès d'un bénéficiaire d'une pension d'invalidité, les pensions sont versées aux conjoints survivants et aux enfants admissibles. En 1986-1987, ce type de pensions représentait 30 p. 100 de toutes les pensions accordées, car 43,700 conjoints et enfants ont reçu un montant total de \$283,000,000. Le tableau 11 indique le pourcentage des prestations versées aux survivants suivant les états de service pour 1988-1989.

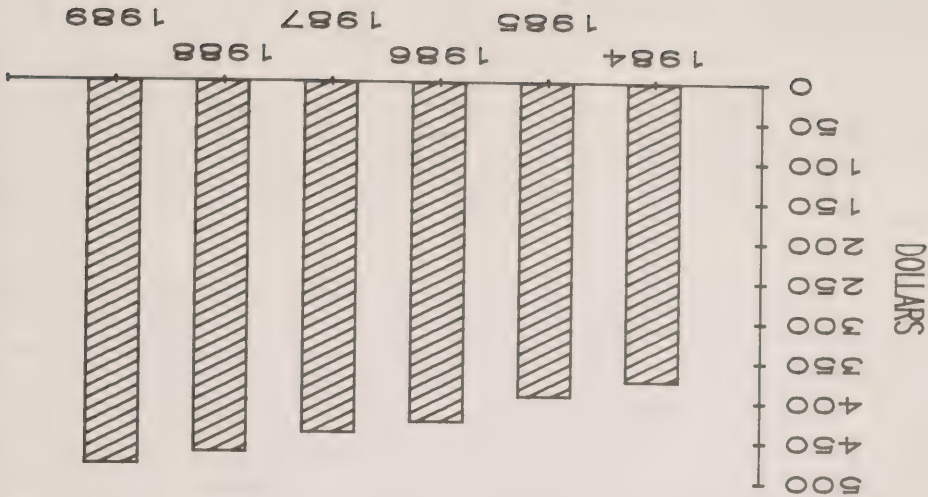


Tableau 9 : Prestations mensuelles moyennes

On prévoit que la pension moyenne versée cette année sera de \$481 par mois, c'est-à-dire une augmentation de 25 p. 100 au cours d'une période de cinq ans. Le tableau 9 indique les prestations mensuelles moyennes.

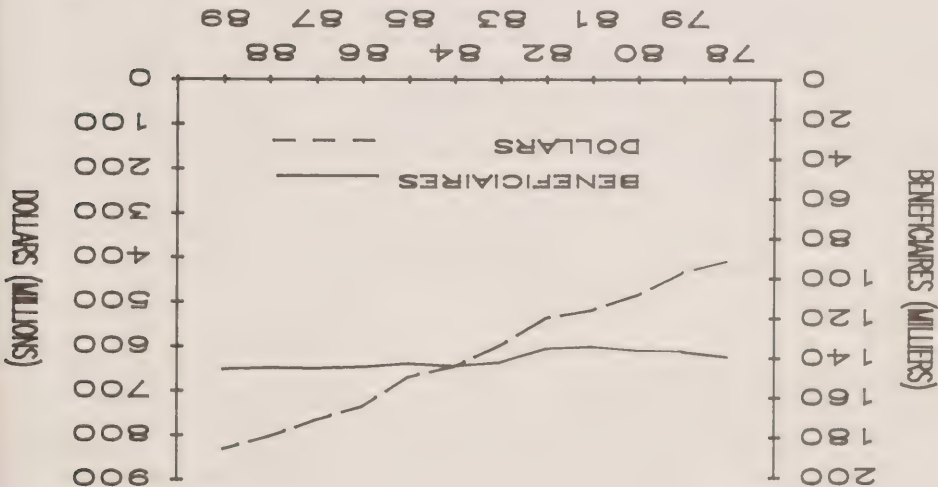


Tableau 8 : Nombre de bénéficiaires et paiements totaux

En 1988-1989, un total de \$832,000,000 seront versés à environ 144,700 pensionnés, comparativement à quelque \$520,000,000 distribués à près de 133,000 pensionnés (les chiffres les plus bas des années 1980) en 1981. Le tableau 8 montre le nombre de bénéficiaires et les paiements faits au cours des dernières années.

Tableau 6 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses	Prévu*	Réel		
1988-1989	1987-1988	1985-1986	A-P	A-P
\$	\$	\$		
A-P	A-P	A-P		
832,172	803,893	766,513		
survivant				
d'invalidité/de				
pour les pensions				
Palements des prestations				
Subventions et contributions				
18,352	18,300	17,844		
Réalisation du Programme				
Allocations d'inhumation				
2,570	1,679	1,658		
des pensions				
18,352	18,300	17,844		
380	385	367		
823,872	385	786,015		
380				
853,094				

* au 31 octobre 1987.

Voir à la page 2-12 l'explication des principaux changements entre les prévisions de 1987-1988 et le Budget des dépenses de 1988-1989.

Tableau 7 : Rendement financier en 1986-1987

(en milliers de dollars)				
1986-1987				
Budget	Réel	principal	Différence	
Subventions et contributions				
Palements des prestations pour les				
pensions d'invalidité/de survivant				
Allocations d'inhumation				
Réalisation du Programme des pensions				
766,513	786,661	(20,148)		
1,658	1,728	(70)		
17,844	18,182	(388)		
786,015	806,571	(20,556)		

Voir à la page 2-17 une explication des principales différences entre le Budget des dépenses de 1986-1987 et le budget réel de 1986-1987.

Données sur le rendement et justification des ressources

Au cours des deux dernières années, l'activité des pensions a connu l'une des périodes les plus intenses depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. On prévoit que cette créte se maintiendra au cours des prochaines années.

Objectif

Planifier et déterminer une politique et des normes de prestation du service et fournir aux anciens combattants et aux autres personnes admissibles des services de pensions, portant sur des conseils et des renseignements, l'admission, des services d'aide juridique, les décisions, une évaluation médicale, la distribution de prestations et le redressement.

Description

La Loi sur les pensions, la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, la Loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre, le Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation, le Civilian Government Employees Compensation Order et d'autres mesures législatives constituent le mandat légal en vue de la prestation de pensions d'invalidité, d'indemnités aux anciens prisonniers de guerre et d'autres prestations. Le ministère des Affaires des anciens combattants prépare des dossiers de cas que la Commission canadienne des pensions, organisme du Portefeuille, étudiera et à partir desquels elle rendra une décision. De plus, la Commission accorde des prestations aux personnes à charge, communautaire avec les pensionnés au sujet de questions liées aux pensions, émet des chèques de prestations et constitue une source d'avis médicaux professionnels. Les dépenses totales de cette activité sont indiquées au tableau 5.

Sommaire des ressources

Cette activité représentera environ 52 p. 100 des dépenses du Programme des Affaires des anciens combattants et 10 p. 100 de ses années-personnes. Environ 98 p. 100 des dépenses totales indiquées au tableau 6 sont pour les paiements de transfert sous la forme de pensions ainsi que d'indemnisation pour les anciens prisonniers de guerre. Des coûts de la réalisation du Programme des pensions, environ 81 p. 100 sont pour les traitements et salaires et 19 p. 100 pour les autres frais de fonctionnement.

- On compte parmi les besoins non satisfaits éprouvés de façon semblable par l'ensemble des personnes âgées le soutien aux dispensateurs de soins aux anciens combattants, surtout dans les situations de risque élevé, les services de santé mentale, les conseils au sujet de l'utilisation des médicaments d'ordonnance et de leurs effets, le logement et les soins de longue durée;
 - bien que le système de prestation des programmes du Ministère soit essentiellement adéquat, il faut apporter un certain nombre d'améliorations, notamment un processus de prise de décisions plus simple en matière de prestations et une meilleure méthode de suivi et de réévaluation des clients dans les situations de risque élevé de même que l'ajout d'un système d'examen des programmes;
 - le programme et le système de prestation facilitent les soins préventifs;
 - les représentants du programme à tous les niveaux veillent à ce qu'il n'y ait aucun chevauchement des programmes provinciaux et communautaires. Toutefois, il y aurait lieu d'améliorer la coordination avec certaines ressources communautaires précises, surtout dans le domaine des évaluations gériatriques; et
 - le recours à des entrepreneurs privés pourrait réduire considérablement les coûts. Les marchés privés donneraient également un meilleur service tant aux anciens combattants qu'au Ministère.
- Une deuxième étude visait à évaluer l'efficacité d'un projet pilote d'une durée d'un an d'un système de traitement automatisé des comptes de pharmacie introduisant l'utilisation de cartes spéciales d'accès à des services pharmaceutiques par les anciens combattants.
- Les résultats de cette étude ont montré que la moins grande dépendance des anciens combattants envers le Ministère subséquente à ce nouveau système n'avait eu aucune conséquence néfaste et avait même permis d'améliorer la rapidité et la qualité du service. De plus, le projet pilote a été plus que rentable, car il a permis de diminuer des dépenses de programme non justifiées tout en réduisant les coûts internes de main-d'oeuvre.

Tableau 5 : Temps de Retours

Délai visé Délai réel

Éléments particuliers		Soins de santé	
Allocation pour traitement	25 jours	13 jours	9 jours
Comptes de pharmacie	30 jours	30 jours	13 jours
Comptes de médecins	30 jours	30 jours	13 jours
Pensions d'invalidité		Premières demandes	
		90 jours	64 jours
Soutien financier			
Allocations aux anciens combattants/allocations de guerre pour les civils	35 jours	31 jours	9 jours
Fonds de secours	18 jours	9 jours	9 jours
Dépenses de déplacement des anciens combattants	15 jours	9 jours	9 jours
Contributions aux frais de funérailles et d'inhumation	25 jours	18 jours	18 jours
Office de l'établissement agricole des anciens combattants			
Demandes des clients	Habituelles 21 jours	18 jours	3 jours
	Urgentes 7 jours		

Généralités :

- o Le nombre de décisions favorables en matière de pensions augmente; et

- o Les lettres envoyées au Ministère sont de plus en plus encourageantes dans les domaines des pensions d'invalidité et du programme pour l'autonomie des anciens combattants.

Études d'évaluation : Cinq programmes de soins de santé ont été évalués, et les conclusions suivantes ont été tirées :

- o En règle générale, l'ensemble actuel de programmes de services sociaux et de santé réussit à répondre aux besoins des anciens combattants qui avancent en âge, surtout dans la perspective des programmes universels d'assurance-hospitalisation et d'assurance-maladie;

Révision de la gestion des fidéicomis : La première phase de la révision a permis de cerner certains secteurs où l'on a pu apporter des améliorations aux pratiques financières, en créant par exemple des répertoires et en effectuant un rapprochement de tous les comptes fiduciaires. L'analyse de la politique, des aspects juridiques et organisationnels faite dans le cadre de cette révision sera terminée en 1988-1989.

Lits réservés aux anciens combattants : L'examen des besoins en lits pour soins de longue durée est terminée. La pénurie de lits offerts par les établissements communautaires est et demeurera importante au cours des dix ou quinze prochaines années. Pour cette raison, on consultera très régulièrement les organismes d'anciens combattants et les autorités provinciales en 1988-1989.

4. Situation des initiatives qui se sont poursuivies et dont on avait fait rapport en 1986-1987 :

Examen du Programme des allocations aux anciens combattants : L'examen est terminé et une évaluation est prévue.

Programme des médicaments : On a autorisé la mise en oeuvre à travers le Canada.

Consolidation des mesures législatives : Il s'agit d'un processus permanent dont les résultats seront dévoilés par étape.

Programme de certificat de vie : L'élaboration est terminée et le Programme est en cours.

E. Efficacité du programme

L'évaluation de l'efficacité du programme des Affaires des anciens combattants doit tenir compte de son objectif qui est d'aider à assurer le bien-être financier, social, mental et physique des anciens combattants, des personnes à leur charge et des autres personnes admissibles. La promptitude, la générosité et la courtoisie sont des éléments clés. L'évaluation du rendement sera faite au moyen d'études des rapports de rendement, des indicateurs généraux et des études d'évaluation.

Rapports sur le rendement :

Certains secteurs précis possèdent des normes internes quant à la rapidité du service. Ces normes ont été atteintes ou dépassées dans tous les secteurs. Certaines normes seront réexaminées en 1988-1989.

2. Initiatives spéciales

Lits réservés aux anciens combattants : Après avoir tenu compte des programmes offerts et avoir établi le nombre et le type de lits dont on dispose actuellement dans les établissements de même que l'utilisation qui est faite de ces derniers, et après avoir constaté que le vieillissement des anciens combattants accroîtra sensiblement les besoins pour ce qui est des soins dispensés en établissement, le Ministère a entrepris d'élaborer une stratégie et un plan pour répondre aux besoins à long terme des anciens combattants au chapitre des lits offerts par les établissements de soins. Cette stratégie portera sur les besoins des dix ou quinze prochaines années et visera à permettre aux anciens combattants d'avoir accès aux lits disponibles dans la collectivité. Ce plan à long terme aidera à mieux répondre aux besoins des anciens combattants en matière de soins en établissement. Cette question importante nécessitera l'intervention du Cabinet.

Examen des activités commémoratives : Le Ministère effectue présentement un examen de toutes les activités commémoratives auxquelles le Canada participe, afin d'établir des plans et des programmes qui répondront aux besoins changeants dans ce secteur et qui permettront d'assurer sa participation pendant longtemps. La planification future concernant le parc commémoratif de Vimy fera partie de cette étude. L'examen portera sur les efforts consentis par le gouvernement et les organismes privés dans le but de reconnaître, au Canada et à l'étranger, la contribution des Canadiens en temps de guerre. On étudiera entre autres les programmes relatifs à l'inhumation et aux funérailles, aux monuments commémoratifs gouvernementaux et non gouvernementaux, ainsi qu'aux cérémonies et aux symboles se rattachant aux activités reliées au souvenir.

Données de SV/SRG : Une initiative a été entreprise avec Santé et Bien-être social pour améliorer les prévisions relatives aux anciens combattants et aux personnes à charge admissibles aux soins de santé ainsi que les méthodes de communication avec ceux-ci. On prévoit que ce projet sera élaboré au cours de l'exercice 1988-1989, qu'il sera mis en oeuvre à la fin de 1988-1989 et que les résultats devraient être connus en 1989-1990.

3. Etat des initiatives annoncées antérieurement

Ces trois initiatives ont été mentionnées et décrites dans le plan de dépenses de 1987-1988.

Mesures législatives s'appliquant aux soins de santé dispensés aux anciens combattants : L'examen des règlements et de la Loi sur le ministère des Affaires des anciens combattants sera terminé au printemps de 1988. Des recommandations ministérielles seront faites en 1988-1989.

Le Ministère continuera à viser l'excellence dans la prestation de tous ses programmes et à évaluer les programmes existants afin qu'ils demeurent pertinents et s'améliorent. Le regroupement des services et l'harmonisation du programme des allocations aux anciens combattants avec le programme de suppléement de revenu garanti de Santé et Bien-être social Canada sont de bons exemples d'améliorations. La révision de la gestion des contrats de biens, de la gestion des fiducies et des divers programmes de moindre importance regroupés à Activités commémoratives est en cours.

Résumé

Soutien financier : D'ici cinq ans, plus de 90 p. 100 des anciens combattants auront atteint l'âge de 65 ans, ce qui réduira grandement les dépenses au chapitre des allocations aux anciens combattants. Grâce à des économies de personnel réalisées durant les quatre années d'efforts consentis par le Ministère pour rationaliser le processus de soutien financier, on a pu et on continuera à pouvoir réaffecter des employés aux programmes de soins de santé où la charge de travail s'est accrue.

Pensions : L'arrivée continue de nouvelles demandes de pensions d'invalidité confirme que les anciens combattants croient que le processus décisionnel est rapide et équitable. L'augmentation de la charge de travail a incité à l'amélioration du système de distribution des prestations. Tandis que le nombre de pensions accordées continue à augmenter, la proportion des survivants et des membres des forces régulières augmente parmi les bénéficiaires. En outre, des changements apportés au nombre de catégories d'allocation pour soins, qui sont passées de 10 à 5, auront pour résultat d'accroître le montant des prestations, tout comme le vieillissement des pensionnés accentuera la demande à l'égard de ces prestations.

Le programme pour l'autonomie des anciens combattants (PAAC) est populaire, comme le démontre sa croissance rapide. L'extension du Programme aux anciens combattants qui auraient droit à une allocation s'ils ne touchaient pas les prestations de sécurité de la vieillesse a démontré qu'il était nécessaire de mieux évaluer le nombre d'anciens combattants qui seraient admissibles. Il faudra affecter passablement de ressources à l'administration. Le processus de prestation sera simplifié pour que les anciens combattants obtiennent les services plus facilement, tout en minimisant les frais administratifs et en maximisant le rendement des montants investis. Pour plusieurs anciens combattants, le PAAC est une option de rechange humaine et rentable au placement en établissement, mais la possibilité de dispenser des soins à domicile peut dépendre des lieux occupés par ceux-ci. On tente donc avec d'autres organismes de faire en sorte que les anciens combattants habitent des logements décents à un prix abordable et l'on étudie aussi d'autres solutions de rechange aux soins en établissement.

Dans bien des collectivités, on manque de lits pour dispenser certains types de soins. En outre, le Ministère doit recevoir les ententes sur l'achat de soins en établissement qui ont été conclues avec les provinces. Des recherches effectuées par le Ministère montrent que les réserves actuelles ne permettront pas de répondre aux besoins futurs. On a fait récemment des prévisions plus globales quant aux besoins, et une stratégie sur la prestation des soins de longue durée dispensés par les établissements est en voie d'élaboration.

Soins de santé : Au cours des quinze prochaines années, la plupart des anciens combattants survivants se retrouveront au sein d'un groupe d'âge où il y a généralement une forte demande de services. Les effets seront sentis dans tout le continuum des soins, de l'aide à domicile aux soins de longue durée. L'aide aux conjoints des anciens combattants âgés et dépendants prendra aussi de plus en plus d'importance.

Distribution des prestations : Le regroupement des services permet aux anciens combattants d'avoir plus facilement accès aux programmes du Ministère. Les rapports directs aux bureaux de district et aux dominions des anciens combattants demeurent dans la note personnelle qui vaut aux Affaires des anciens combattants lorsqu'on communiquait avec les clients. Le Ministère déploie beaucoup de ressources administratives pour conseiller les anciens combattants, évaluer leurs besoins et les aider à obtenir les services pertinents, par son intermédiaire ou autrement. La prestation des soins de santé et des services sociaux dépend actuellement en grande partie de tierces parties qui travaillent sous la direction du Ministère. Ce dernier continue à répartir par contrats certains aspects de l'administration des traitements et le système de traitement des comptes de pharmacie, dans le but d'affecter un plus grand nombre d'employés aux services offerts directement aux anciens combattants.

Facteurs internes : Au sein des Affaires des anciens combattants, le plus important facteur demeure l'accent sur la célérité, la courtoisie et la générosité;

Le caractère diversifié des régions où les programmes sont dispensés aux anciens combattants s'avère le troisième facteur externe à considérer. Les contextes locaux et les programmes sociaux et de santé offerts par les provinces ont des effets sur la demande et les frais relativement aux programmes s'appliquant aux anciens combattants dans chaque région.

- La Direction générale des communications : (auparavant la Direction générale des affaires publiques du Secteur des opérations régionales) qui sera directement comptable au Sous-ministre et qui mettra davantage l'accent sur les modes et méthodes de communication de l'information aux anciens combattants, au grand public et aux employés; et
- La Direction générale de la vérification qui sera comptable (de façon indépendante) au Sous-ministre et continuera à effectuer des vérifications internes indépendantes des opérations des Affaires des anciens combattants.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent

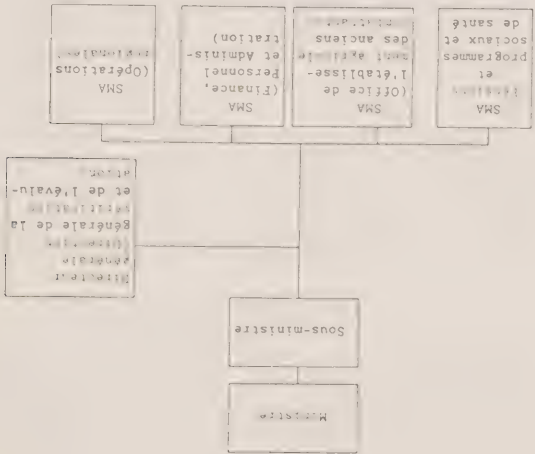
Facteurs externes : Le vieillissement de la population des anciens combattants continue à être le principal facteur externe. Près de 12 p. 100 des anciens combattants du Canada sont âgés de plus de 75 ans. Quatre-vingt dix pour cent de tous les autres ont entre 60 et 74 ans. Les besoins changeants reliés au vieillissement de ce groupe "plus jeune" auront des effets marqués sur l'ensemble du programme et en particulier, sur le soutien financier et les Soins de santé. Le tableau 4 illustre le processus de vieillissement des anciens combattants au cours des quelques prochaines années. La nomination d'un ministre d'État pour le troisième âge permettra de réunir et de faire valoir les préoccupations de tous les Canadiens âgés. Ces préoccupations seront de plus pertinentes pour les Affaires des anciens combattants.

Tableau 4 : Anciens combattants au Canada



* Projection fondée sur le recensement canadien de 1971, mis à jour pour tenir compte des taux de mortalité de 1981.

Tableau 3 : Ressources par organisation et activité pour 1988-1989 (en milliers de dollars)



Activité*	Totaux des activités A-P				
Pensions	843,916	9,178	853,094	380	
Soutien financier	9,604	373,306	382,910	369	
Soins de santé	35,531	330,636	366,167	2,300	
Gestion des contrats immobiliers	5,432		5,432	137	
Administration du Ministère*	663	25,362	3,300	29,325	444
Total	889,714	5,432	25,362	1,636,928	3,630

*Comprend la Direction Générale de la vérification et de l'évaluation, le Ministère et le Sous-ministre. La dernière phase d'une réorganisation, amorcée en 1985, sera terminée en 1988-1989. Ceci comprend le remaniement de certaines responsabilités des secteurs opérationnels et la création de nouvelles directions au sein de l'Administration du Ministère; ces nouvelles directions seront comptables au Sous-ministre. Ce sont :

- La Direction Générale des services organisationnels qui réunira en une seule unité la planification, l'examen et la révision des mesures législatives et l'évaluation des programmes.

Office de l'établissement agricole des anciens combattants (OEAAAC) : L'Office s'occupe des services liés à l'administration des ententes conclues entre le Directeur des terres destinées aux anciens combattants et les anciens combattants et il aide ceux-ci à gérer les biens-fonds qui sont l'objet de telles ententes jusqu'à ce que les anciens combattants, leurs héritiers, leurs légataires ou leurs représentants personnels puissent acquérir le titre de propriété.

Les secteurs de l'Administration du Ministère sont :

Finances, Personnel et Administration (FPA) : Ce secteur fournit une orientation fonctionnelle et des services de soutien de la gestion et des opérations dans le domaine des finances, du personnel, de la gestion, de l'accès à l'information, de la coordination des renseignements personnels, des services de sécurité et de la révision des mesures législatives.

Direction générale de la vérification et de l'évaluation (DGVE) : Cette direction générale offre de façon cyclique, tous les quatre et cinq ans, un programme indépendant respectivement d'évaluation et de vérification internes de toutes les opérations des Affaires des anciens combattants.

Le Sous-ministre gère le programme des Affaires des anciens combattants. Il est aidé dans sa tâche par quatre sous-ministres adjoints (SM) et un directeur général : Sous-ministre adjoint, Pensions et Programmes sociaux et de santé; Sous-ministre adjoint, Opérations régionales; Sous-ministre adjoint, Finances, Personnel et Administration; Sous-ministre adjoint, Office de l'établissement agricole des anciens combattants; et le directeur général, Vérification et Évaluation. Le tableau 3 illustre l'organigramme et les activités du programme.

Voici les éléments de fonctionnement du Programme :

Pensions et programmes sociaux et de santé (PPSS) : Ce secteur s'occupe d'un programme stratégique, de la planification des lois et de la politique, de l'élaboration et de la mise en oeuvre d'une grande variété de programmes du Ministère. Les responsabilités de ce secteur comprennent aussi la distribution des prestations du programme des pensions et de certains autres programmes dirigés à partir de l'Administration centrale; l'orientation de la politique et les services d'expert-conseils dispensés aux Opérations régionales; et les négociations avec les provinces et les organismes représentant les anciens combattants.

Opérations régionales (OR) : L'objectif de ce secteur est d'administrer et de dispenser des services en matière de soins de santé, de services sociaux et de soutien financier; il fournit des services de soutien à l'activité des pensions ainsi que des services aux anciens combattants et aux civils admissibles dans toutes les régions du Canada et dispense aux organismes ainsi qu'aux secteurs du ministère des Affaires des anciens combattants des services de relations publiques et de secrétariat. La prestation des avantages et des services inclut les soins prodigués dans les hôpitaux du Ministère et les foyers pour anciens combattants, les hôpitaux contractants et les hôpitaux au choix des anciens combattants, de même que les services de soutien financier permanent, de consultation et d'orientation. Le secteur des Opérations régionales voit aussi au bon déroulement des activités commémoratives. Les Opérations en pays étrangers administrent les prestations de soins pour tous les Canadiens bénéficiant d'une pension d'invalidité qui résident à l'extérieur du Canada; et, grâce à une entente réciproque, elles fournissent des prestations de soins à certains bénéficiaires d'une pension d'invalidité qui sont ressortissants de pays alliés et résident au Canada.

Organisation : Le programme des Affaires des anciens combattants est ainsi organisé : l'administration centrale (Charlottetown et Ottawa) ; 5 bureaux régionaux, 32 bureaux de district, un hôpital et 3 foyers, sous la responsabilité du Secteur des opérations régionales ; et 5 bureaux divisionnaires sous la responsabilité du Secteur de l'office de l'établissement agricole des anciens combattants.

Comme on le voit au tableau 3, le programme des Affaires des anciens combattants se divise en cinq activités : Pensions ; Soins de santé ; Soutien financier ; Gestion des contrats de biens et Administration du Ministère. Dans le cadre des quatre premières activités, on fournit des services directement aux anciens combattants, alors qu'avec la cinquième, l'Administration du Ministère, on dispense des services organisationnels au sein du Portefeuille et on assure une gestion efficace des ressources accordées aux programmes.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

L'objectif du Programme des Affaires des anciens combattants est de fournir l'appui nécessaire au bien-être physique, mental, social et financier des anciens combattants, des personnes à leur charge ainsi que des autres personnes admissibles.

3. Objectif du Programme

La loi sur les allocations aux anciens combattants et la Partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils précisent les critères d'admissibilité aux allocations pour les anciens combattants, les personnes à leur charge et les autres personnes qui satisfont aux conditions requises. Deux règlements régissent les prestations offertes aux anciens combattants : le Règlement sur le soin des anciens combattants qui a trait à tous les aspects des soins dispensés en vertu du Programme pour l'autonomie des anciens combattants et le Règlement sur le traitement des anciens combattants qui a trait aux soins médicaux, chirurgicaux et dentaires et autres soins de santé.

Les prestations accordées pour les invalidités et les prestations versées aux personnes à charge, aux prisonniers de guerre et à d'autres personnes sont administrées en vertu des lois et règlements suivants : la Loi sur les pensions, la Loi sur les allocations et allocations de guerre pour les civils, la Loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre, la Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation, et la Civilian Government Employées (War Compensation Order).

- une fluctuation de moins de 2 p. 100 par rapport aux prévisions relatives au modèle des allocations aux anciens combattants (6,000)
- un réaménagement des dépenses auquel on est parvenu grâce à des consultations entre le Ministère et les provinces relativement aux accords de cession des hôpitaux du Ministère coûts par bénéficiaire du programme pour l'autonomie des anciens combattants qui ont été moindres que prévus (3,300)
- le Conseil du Trésor a imposé des réductions au sein de tout le gouvernement (2,100)
- des facteurs liés au volume et à l'inflation touchant les services de santé 8,300
- une augmentation des traitements et salaires, principalement due à des paiements rétroactifs 3,900

C. Données de base

I. Introduction

Le programme des Affaires des anciens combattants est partie intégrante du secteur gouvernemental en matière d'affaires sociales et il s'agit d'un des quatre programmes rattachés au Portefeuille des Affaires des anciens combattants. Dans le cadre de la Loi sur le ministère des Affaires des anciens combattants et des lois et règlements connexes, une série de services et avantages sont offerts aux anciens combattants, aux personnes à leur charge et aux personnes qui leur survivent. Parmi ces services, on compte les pensions, les allocations et prestations, la consultation, les soins médicaux, chirurgicaux et dentaires, les prothèses, les soins à domicile et l'acquisition de titres de propriété.

2. Mandat

La Loi sur le ministère des Affaires des anciens combattants, 21 autres lois du Parlement et 26 séries de règlements (énumérés à la Section III) et deux décrets du conseil constituent le mandat du Programme.

- une fluctuation de moins de 3 p. 100 par rapport aux prévisions relatives au modèle des pensions (20,200) (en milliers de dollars)

Explication de la différence : Les dépenses réelles de 1986-1987 ont été d'environ 1.6 p. 100 ou 26 millions de dollars inférieures à celles indiquées dans le Budget des dépenses principal de 1986-1987. Cette diminution est attribuable aux principaux facteurs suivants :

- ** Actuellement soins de santé

1987-1988	
* Les dépenses ont été de nouveau pour tenir compte des révisions des structures organisationnelles et hiérarchiques mises en oeuvre en	
Pensions	786,015
Soutien financier*	467,897
Services sociaux et de santé**	286,848
Gestion des contrats de propriété	6,048
Administration du Ministère	29,488
	28,640
	6,287
	300,705
	460,107
	806,571
(20,556)	
7,790	
(13,857)	
(239)	
848	
(26,014)	1,602,310
	1,576,296

Budget	Réel	Différence
principal		

Tableau 2 : Résultats financiers en 1986-1987

2. Examen des résultats financiers

- depuis que la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants a été promulguée en 1942, environ 14,000 anciens combattants se sont établis grâce au programme. Le nombre de comptes non réglés dans le cadre de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants a diminué à 21,133 le 31 mars 1987, car 2,705 anciens combattants ont remboursé leurs prêts durant l'année. Durant l'exercice, un montant de \$26,500,000 a été recouvré en capital et un montant de \$8,800,000 en intérêts;
- une modification apportée au Règlement sur l'aide à l'éducation en juillet 1986 a permis de porter de \$800 à \$1,500 par année l'aide aux frais de scolarité dans le cas des orphelins de pensionnés d'invalidité; et
- la direction du programme ayant traité aux comptes fiduciaires des anciens combattants et aux successions a été regroupée en une seule unité.

- des négociations ont été conclues afin d'obtenir l'autorisation du Conseil du Trésor pour entreprendre une initiative conjointe avec la province de l'Ontario pour remplacer l'alle "G" réservée à l'unité de soins de longue durée au Centre hospitalier Sunnybrook à Toronto.

Soutien financier :

- Le 31 mars 1987, environ 83,000 anciens combattants et les personnes à leur charge recevaient une allocation d'ancien combattant et une allocation de guerre pour les civils. Durant l'année, on a versé \$425,401,000 en prestations. Grâce aux indexations trimestrielles des allocations, le taux maximal a augmenté de 4.3 p. 100;

- la première phase du processus d'harmonisation des programmes d'allocation avec le programme de Supplément de revenu garanti de Santé et Bien-être social a été achevée en 1986-1987, la deuxième phase devant être complétée en avril 1987. Maintenant, les clients des deux programmes sont mieux servis et de façon plus simple; ils n'ont qu'à remplir une seule déclaration de revenu par année. Cette initiative devrait avoir beaucoup de répercussions sur le volume et le montant des paiements erronés effectués aux clients et elle a permis de réaffecter plus de 30 p. 100 des employés de l'administration des allocations, de sorte qu'ils puissent répondre aux besoins dans le domaine des soins de santé; et

- La vérification des déclarations de revenu et du calcul des prestations a été améliorée grâce à l'échange de renseignements entre Revenu Canada et Anciens Combattants Canada. Le système permet de comparer les déclarations de revenu d'un client faites à Anciens Combattants Canada et à Revenu Canada. Le système sera entièrement fonctionnel en 1987-1988. Les premiers résultats montrent que ce processus a permis de déceler les trop-payés et les paiements insuffisants. Dans ce dernier cas, on effectuera immédiatement les rajustements appropriés. Pour ce qui est des trop-payés, on appliquera la politique existante qui permet de recouvrer un trop-payé seulement dans les cas où les moyens financiers sont plus que suffisants ou dans les cas de fraude.

Office de l'établissement agricole des anciens combattants et autres programmes :

- des changements apportés à la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants permettent à un ancien combattant de demander que son conjoint devienne partie à l'acte de vente. De cette façon, la succession de l'ancien combattant réalisant des économies importantes et la veuve ou le veuf ont un fardeau moins lourd à assumer;

- Le 31 mars 1987, 15,500 anciens combattants recevaient une aide pour demeurer autonomes, chez eux, dans le cadre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants, et des services en établissement étaient dispensés à 740 anciens combattants dans le cadre du même programme;
- L'application du programme pour l'autonomie des anciens combattants aux anciens combattants quasi-bénéficiaires de la Première Guerre mondiale a été devancée au 1^{er} octobre 1986, au lieu du 1^{er} janvier 1988 comme il était prévu au départ. De cette façon, 5,750 autres anciens combattants ont eu droit à tous les services offerts dans le cadre du PAAC;
- Les services offerts aux anciens combattants en Ontario ont été améliorés grâce à la mise sur pied d'un système de traitement automatisé des comptes de pharmacie (avril 1986). À compter du 1^{er} juin 1987, la majorité des autres programmes reliés aux traitements ont aussi été automatisés, ce qui a permis à 56,000 anciens combattants de l'Ontario d'avoir directement accès à plus de 20,000 fournisseurs de services de soins de santé dans cette province. (Faits saillants prévus selon le rapport de 1986-1987 avec l'utilisation accrue du régime du libre choix du médecin et du dentiste.)
- À l'été 1986, le projet de la Veterans Memorial Housing Society a été complété. Ce projet qui a été l'oeuvre conjointe de la direction et de certains employés clés des Affaires des anciens combattants, de la Légion royale canadienne et de l'Association des anciens combattants de l'Armée, de la Marine et de l'Aviation du Canada, s'est avéré une option unique au placement en établissement pour environ 150 anciens combattants de la région de Vancouver; et
- On a beaucoup amélioré la qualité des services offerts aux anciens combattants dans les établissements de soins de longue durée. En voici quelques exemples :
 - La construction de la Maison Paul-Triquet, un établissement moderne de 64 lits pour soins de longue durée, située à Québec, était presque terminée, l'ouverture devant se faire à l'automne 1987;
 - Les dernières étapes du programme de construction du centre George Derbry à Burnaby en Colombie-Britannique sont achevées, donnant lieu à l'ouverture du centre en 1987-1988;
 - Les travaux de remplacement de l'aile "Western Counties" à London, Ontario, ont débuté en 1986-1987;

B. Rendement récent

1. Points saillants 1986-1987

Même si les organismes du Portefeuille sont demeurés indépendants, on a accéléré durant l'année les efforts visant à offrir aux anciens combattants et aux membres de leurs familles un service intégré. Le regroupement des services a ainsi pu être complet. Pour répondre aux besoins des anciens combattants qui ne sont plus aussi mobiles qu'ils l'étaient, le ministère des Affaires des anciens combattants et la Commission canadienne des pensions n'ont plus de bureaux distincts dans une même ville : ils partagent maintenant les mêmes locaux dans trente-deux bureaux de district répartis à travers le Canada. A cette initiative, il faut également ajouter d'importantes améliorations de la productivité qui ont été enregistrées dans l'administration du programme des allocations aux anciens combattants; (Faits saillants prévus selon le rapport de 1986-1987).

Autres faits saillants :

Pensions d'invalidité :

- 144,000 bénéficiaires se sont partagés un montant de \$766,513,000 en vertu de la Loi;

- pour donner un aperçu de l'activité qu'on a connue dans le domaine des pensions, mentionnons le nombre de demandes en première instance qui a augmenté d'environ 50 p. 100 au cours des cinq dernières années;

- l'objectif du Ministère fixé à 90 jours pour le "délai d'exécution" des demandes de pensions d'invalidité en première instance a été respecté; et

- les pensionnés, les veuves et les enfants des pensionnés qui sont décédés ont droit à plus de prestations. Le projet de loi C-100 a permis d'accroître les prestations maximales pour les pensions d'invalidité combinées à une indemnité de prisonnier de guerre. Le taux est passé de 100 p. 100 à 150 p. 100 du taux d'invalidité. (Faits saillants prévus selon le rapport de 1986-1987).

Soins de santé :

- Grâce aux programmes de soins de santé, on a pu fournir des prestations, des services et des soins en établissant à 230,000 personnes. Les dépenses totales, dont les frais d'administration, se sont élevées à \$286,848,000 en 1986-1987, soit une hausse de \$33,749,000 (13 p. 100) par rapport à 1985-1986;

25,400	●	application du programme pour l'autonomie des anciens combattants aux quasi-bénéficiaires
13,800	●	facteurs du volume et de l'inflation influant sur les services de santé
15,000	●	indexation de l'allocation d'ancien combattant conformément à l'indice des prix à la consommation
(50,500)	●	diminution des besoins des Allocations aux anciens combattants à cause d'une évolution pour le client vers un accès plus facile à d'autres sources de revenu
(5,500)	●	diminution des contributions versées aux différentes provinces dans le cadre d'ententes de cession des hôpitaux du Ministère
Explication des prévisions de 1987-1988 : Les prévisions de 1987-1988 sont d'environ 28 millions de dollars ou de 1.7 p. 100 inférieures au montant de 1.6 milliard de dollars indiqué dans le Budget des dépenses principal de 1987-1988 (Extraits de la Partie II du Budget des dépenses. Cette diminution est principalement due aux raisons suivantes :		
(en milliers de dollars)		
	●	les prévisions ayant trait aux allocations aux anciens combattants montrent qu'il y aura une diminution des besoins à cause de la réduction des paiements erronés faits aux clients par suite de l'harmonisation avec le programme de Supplément de revenu garanti de Santé et Bien-être social Canada
(21,000)	●	une diminution dans le programme pour l'autonomie des anciens combattants à cause de dépenses par client moindres que prévues
(3,500)	●	un réaménagement des dépenses auquel on est parvenu grâce à des consultations entre le Ministère et les provinces relativement aux accords de cession des hôpitaux du Ministère
(7,000)	●	les facteurs du volume et de l'inflation influant sur les services de santé

● Indexation des pensions conformément à l'Indice des prix à la consommation

29,100

(en milliers de dollars)

Explication de la différence : Les besoins financiers en 1988-1989 sont d'environ 2 p. 100 ou 28 millions de dollars plus élevés que les dépenses prévues de 1987-1988. L'augmentation est attribuable surtout aux facteurs suivants :

		Années-personnes		3,630	
		1,636,928	1,608,109	28,819	
Pensions	853,094	823,872	29,222	2-30	
Soutien financier	382,910	416,553	(33,643)	2-37	
Soins de santé	366,167	333,071	33,096	2-42	
Gestion des contrats	5,432	5,255	177	2-50	
Immobiliers	29,325	29,358	(33)	2-53	
Administration du Ministère	1,636,928	1,608,109	28,819		

Tableau 1 : Besoins financiers par activité

Le tableau 1 ci-après indique les besoins financiers par activité du Programme des Affaires des anciens combattants pour l'année budgétaire et pour l'exercice financier en cours.

2. Sommaire des besoins financiers

- au moyen d'un micro-ordinateur, un système d'information sur le personnel sera mis de l'avant au plan national en octobre 1988.
- un système intégré de cueillette des données en direct sera établi d'ici mars 1989 pour obtenir des renseignements sur les clients.
- un système de mesure de la performance amélioré et intégré sera mis sur pied en 1988-1989 dans les Secteurs des opérations et des programmes.
- l'élaboration de modèles informatisés de prévisions pour chacun des programmes de la santé, des pensions et du soutien financier.

Office de l'établissement agricole des anciens combattants et autres initiatives :

- un réexamen du plan de temporarisation de l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants, en fonction des résultats de l'étude en cours sur la faisabilité de continuer à opérer de façon "interne" ou de transférer le programme en totalité ou en partie à la Société canadienne d'hypothèques et de logement ou au secteur privé;

- l'entreprise d'une étude détaillée des activités commémoratives dans tous les secteurs de la compétence du Ministère. Cette étude aidera à élaborer et à mettre en oeuvre un plan à long terme des activités commémoratives qui portera entre autres sur l'avenir du parc commémoratif de Vimy;

- le regroupement des deux programmes du Portefeuille en matière de subventions pour les funérailles et l'inhumation en un seul programme ministériel, afin d'améliorer la distribution des prestations;

- au plan fédéral, la prise en charge des négociations sur les frais funéraires afin de s'assurer que les anciens combattants aient droit aux mêmes avantages que les membres de la GRC et de la Défense nationale;

- l'entreprise d'un projet de révision des tutelles, pour évaluer les besoins des anciens combattants et des personnes à leur charge au chapitre des services de tutelle (y compris l'administration des prestations);

- au moyen des changements organisationnels, on mettra l'accent sur la planification, la communication, les rapports intergouvernementaux et le renforcement de la sécurité, pour mieux répondre aux exigences de la nouvelle politique de la sécurité et de la Loi sur la protection des renseignements personnels;

- la préservation de l'image "d'une grande famille" au Portefeuille, tout en maintenant l'autonomie du Ministère et de ses organismes; et

- l'apport d'améliorations à la gestion globale des programmes du Portefeuille dont plusieurs améliorations importantes aux systèmes d'information de la gestion :

- les modules principaux d'un nouveau système d'information de la gestion financière en direct seront mis sur pied le 1^{er} avril 1988.

Pensions d'invalidité avec 380 années-personnes autorisées (voir pages 2-30 à 2-37) :

- un montant de \$832,000,000 sera versé en prestations à environ 145,000 pensionnés;
- l'achèvement d'une étude du système de pensions et l'élaboration d'un modèle de surveillance du processus dans le but de simplifier et d'améliorer les indicateurs de rendement et d'autres données en matière de gestion;
- la mise en oeuvre des améliorations au programme d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre;
- la planification des améliorations à apporter à l'Ordonnance relative aux rentes et gratifications attachées aux décorations pour bravoure; et

- l'amélioration des méthodes de prévision de la charge de travail et des ressources qui seront requises dans l'avenir, en mettant sur pied un système informatisé de traitement des pensions permettant de bien équilibrer et répartir les efforts entre les parties concernées.

Soutien financier avec 369 années-personnes autorisées (voir page 2-37 à 2-42) :

- un montant de \$349,000,000 sera versé à quelque 69,000 bénéficiaires de l'allocation d'ancien combattant;
- l'achèvement d'une étude indépendante sur l'avenir à long terme du programme d'allocation aux anciens combattants pour que la distribution des prestations soit plus efficace et plus efficiente. Cette étude sera menée par des entrepreneurs du secteur privé et on tiendra compte au maximum des commentaires du Vérificateur général et des organismes représentant les anciens combattants en ce qui a trait à la planification de ce programme; et

- l'évaluation des changements récents qui ont été apportés au programme des allocations aux anciens combattants, dont le transfert électronique de données entre Santé et Bien-être social, Revenu Canada-Impôt et Anciens Combattants Canada. Mis sur pied l'année dernière, le système permet, dans le cadre du programme des allocations aux anciens combattants, de verser des prestations à partir des renseignements recueillis par l'entremise du programme de Supplément de revenu garanti de Santé et Bien-être social Canada.

- L'accroissement du nombre de visites faites par les conseillers et de santé, en suivant au moins la croissance du nombre de cas traités dans le cadre du programme pour l'autonomie des anciens combattants, croissance qui selon les estimations devrait être de 30 p. 100 en 1988-1989;
- L'élaboration d'un système national de comptabilisation des traitements (SCT), qui a été mis à l'essai en Ontario, où un distributeur privé traite pour le Ministère la plupart des demandes de traitement présentées à l'égard des anciens combattants;
- L'élaboration d'une proposition pour céder la responsabilité de la gestion et du remplacement du Rôyer Rideau pour anciens combattants;
- L'établissement d'une politique et de plans en ce qui a trait aux besoins des anciens combattants en matière de soins de longue durée en établissement;
- L'évaluation du programme pour l'autonomie des anciens combattants afin d'établir si les niveaux des prestations et des services offerts aux groupes de clients, de même que l'efficacité générale du programme, sont suffisants pour éviter le recours aux soins en établissement;
- L'amorce des négociations visant à la conclusion d'ententes cadres avec les gouvernements provinciaux pour dispenser et financer des services et des soins de santé aux anciens combattants admissibles dans chaque province;
- L'achèvement de la révision en profondeur des mesures législatives du Portefeuille en matière de soins de santé, la plupart d'entre elles, comme le Règlement sur le traitement des anciens combattants et le Règlement sur le soin des anciens combattants, remontent à plus de 40 ans;
- La concertation avec Santé et Bien-être social Canada pour déterminer s'il est nécessaire d'appuyer la recherche médicale et la recherche en matière de soins infirmiers pour les personnes âgées; et
- L'élaboration, en collaboration avec les hôpitaux des provinces, de directives régissant les soins infirmiers cliniques dispensés aux anciens combattants âgés placés en établissement.

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1988-1989

1. Points saillants

Au cours de 1988-1989, le Programme des Affaires des anciens combattants prévoit réaliser ce qui suit :

Soins de santé avec 2,300 années-personnes autorisées (voir les pages 2-42 to 2-50) :

- un montant de \$366,000,000 sera consacré aux clients aux chapitres des traitements, du programme pour l'autonomie des anciens combattants, des ententes de cession d'hôpitaux, des soins en établissement, d'autres services de santé achetés, et de l'administration connexe. De ce montant, \$56,000,000 serviront au programme pour l'autonomie des anciens combattants, afin de dispenser des services à près de 31,400 anciens combattants qui avancent en âge; \$30,945,000 iront aux ententes de cession d'hôpitaux; et \$92,955,000 aux versements effectués pour les lits réservés aux anciens combattants dans les hôpitaux communautaires et contractants;

- la mise en oeuvre d'un processus qui permettra aux anciens combattants de recevoir des soins de bonne qualité dans un environnement sûr, et ce, en appliquant des formalités qui serviront à évaluer les soins de longue durée dispensés par les établissements à travers le Canada;

- l'amélioration de l'accès au programme pour l'autonomie des anciens combattants au cours des deux prochaines années au moyen d'une simplification du processus de renouvellement des contributions, d'une délégation accrue des pouvoirs décisionnels aux employés de district compétents et de la rationalisation des modalités d'établissement de l'admissibilité pour accélérer le service. En outre, on mettra sur pied un système d'enregistrement des délais d'exécution et du rendement dans le cadre du programme pour l'autonomie des anciens combattants;

- l'amélioration de la qualité de vie des anciens combattants placés en établissements, par l'entremise d'un programme d'artisanat modernisé sous la Direction de la Société canadienne de la Croix-Rouge;

Crédits (dollars) Budget principal Total disponible Utilisation réelle

Programme des Affaires des anciens combattants
1 Dépenses de fonctionnement 294,776,470 312,396,161 302,921,976
5 Subvention et contributions 1,291,411,000 1,278,955,001 1,255,413,748

(S) Ministre des Affaires des Anciens combattants - Traitement et allocation pour automobile 39,530 41,098 41,098

(S) Crédits de réadaptation et remboursements, en vertu de l'article 15 de la Loi sur les indemnités de service de guerre, de redressements de compensation effectués en conformité avec la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants 102,000 2,433 2,433

(S) Rajustement des engagements actuels de l'assurance des soldats de retour au pays (Loi de l'assurance des soldats de retour au pays) 30,000 6,760 6,760

(S) Rajustement des engagements actuels de l'assurance des anciens combattants 707,000 620,294 620,294

(S) Fonds pour la réserve pour prestations conditionnelles, Loi sur les terres destinées aux anciens combattants - 107,189 107,189

(S) Remboursements des montants inscrits aux recettes au cours des années précédentes - 246,225 246,225

(S) Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés 15,244,000 16,934,000 16,934,000

(S) Réduction des avances de l'OEAC - 1,383 1,383
(S) Radiation d'actif productif

Total du Programme - Budgétaire - 1,602,310,000 1,609,310,544 1,576,295,106

Non-budgétaire

Prêts à la Caisse de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants, conformément aux parties I, II et III de cette Loi modifiées par la Loi portant affectation de crédits relative au crédit L55, n°3 (1970).
Limite \$605,000,000 (montant net) -

442,978,665 (26,814,345)

* Les dépenses ont été exposées de nouveau afin d'indiquer la mise en oeuvre d'un cadre de plan opérationnel révisé en 1987-1988.

Programme par activité

(en milliers de dollars)

Budget principal 1988-1989

Budgétaire

Années- Dépenses Paiements

Budget principal 1987-1988

personnes Fonction- en capital transferts autorisées nement

Pensions	380	18,288	64	834,742	853,094	823,693
Soutien financier	369	22,107	131	360,672	382,910	437,139
Soins de Santé	2,300	274,247	1,219	90,701	366,167	341,157
Gestion des contrats immobiliers	137	5,396	24	12	5,432	5,576
Administration du Ministère	444	29,258	67		29,325	28,855
	3,630	349,296	1,505	1,286,127	1,636,928	1,636,420

Années- personnes autorisées 1986-1987

3,675

A. Autorisations pour 1988-1989 -- Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Credits (en milliers de dollars)			
Budget principal	Budget principal	Budget principal	Budget principal
1987-1988	1988-1989	1987-1988	1988-1989
Programme des Affaires des anciens combattants			
1	332,968	315,740	315,740
5	1,285,488	1,302,914	1,302,914
(S)			
Ministre des Affaires des anciens combattants - Traitement et allocation pour automobile			
(S)	46	40	
Credits de réadaptation et remboursements en vertu de l'article 15 de la Loi sur les indemnités de service de guerre, de redressements de compensation effectués en conformité avec la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants			
(S)	12	12	
Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour au pays			
(S)	7	30	
Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens combattants			
(S)	620	707	
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés			
(S)	17,787	16,977	
Total du Programme		1,636,928	1,636,420

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989	2-4
B. Emploi des autorisations en 1986-1987	2-7

Section I

Aperçu du Programme

A. Plans pour 1988-1989	2-8
-------------------------	-----

1. Points saillants	2-12
---------------------	------

2. Sommaire des besoins financiers	2-14
------------------------------------	------

1. Points saillants	2-17
---------------------	------

2. Examen des résultats financiers	2-18
------------------------------------	------

Données de base	2-19
-----------------	------

1. Introduction	2-23
-----------------	------

2. Mandat	2-26
-----------	------

3. Objectif du Programme	2-27
--------------------------	------

4. Organisation du Programme en vue de son exécution	2-27
--	------

Perspective de planification	2-27
------------------------------	------

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme	2-27
--	------

2. Initiatives	2-27
----------------	------

3. Etat des initiatives annoncées antérieurement	2-27
--	------

4. Situation des initiatives qui se sont poursuivies et dont on avait fait rapport en 1986-1987	2-27
---	------

E. Efficacité du Programme	2-27
----------------------------	------

Section II

Analyse par activité

A. Pensions	2-30
-------------	------

B. Soutien financier	2-37
----------------------	------

C. Soins de santé	2-42
-------------------	------

D. Gestion des contrats immobiliers	2-50
-------------------------------------	------

E. Administration du Ministère	2-53
--------------------------------	------

Section III

Renseignements supplémentaires

1. Besoins financiers par article	2-55
-----------------------------------	------

2. Besoins en personnel	2-56
-------------------------	------

3. Paiements de transfert	2-57
---------------------------	------

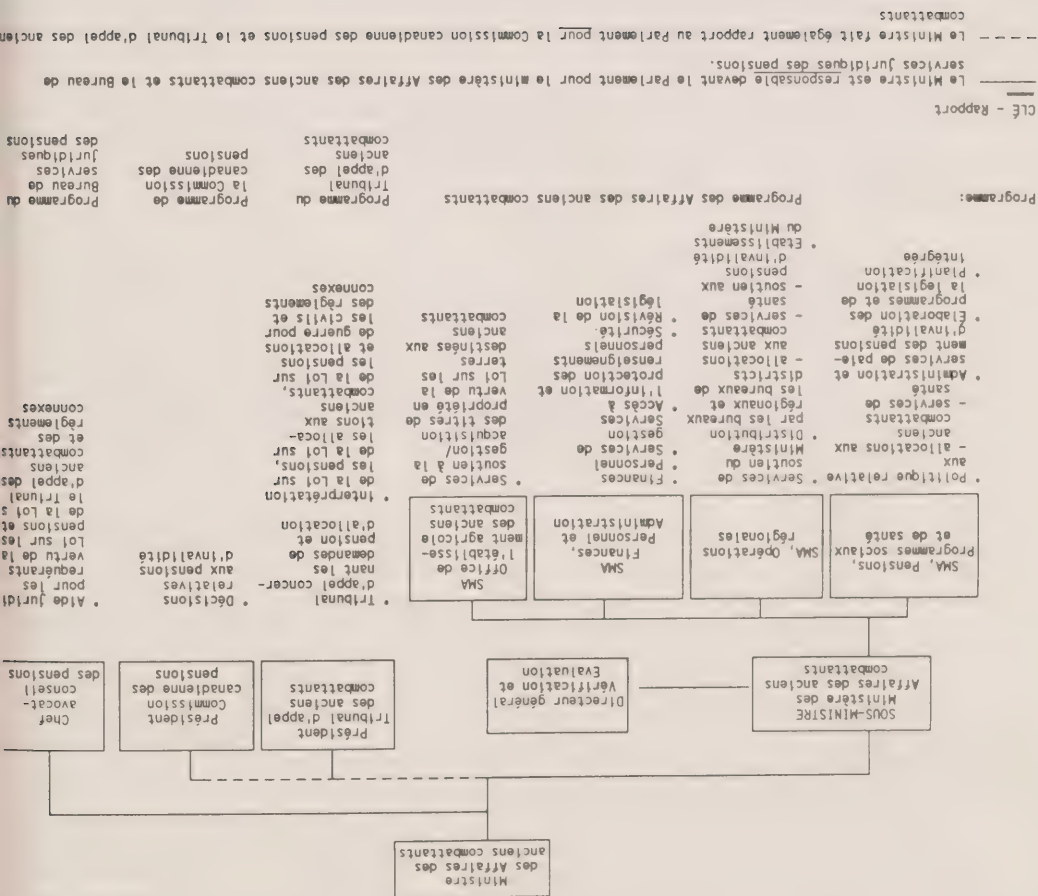
4. Recettes	2-59
-------------	------

5. Coût net du Programme	2-60
--------------------------	------

B. Lois, règlements et décrets du conseil concernant le Programme des Affaires des anciens combattants	2-61
--	------

Programme des Affaires des
anciens combattants
Plan de dépenses 1988-1989

Tableau 3 : Organigramme du Portefeuille des Affaires des anciens combattants



CLE - Rapport

Le Ministre est responsable devant le Parlement pour le Ministère des Affaires des anciens combattants et le Bureau de services juridiques des pensions.

combatants

— — — Le Ministre fait également rapport au Parlement pour la Commission canadienne des pensions et le Tribunal d'appel des anciens

Quatre programmes composent le Portefeuille des Affaires des anciens combattants. Dans le cadre du Programme des Affaires des anciens combattants qui est assujéti à la loi sur le ministère des Affaires des anciens combattants et aux mesures législatives connexes, on accorde toute une gamme de prestations et de services aux anciens combattants, aux personnes à leur charge et à leurs survivants. Les trois autres programmes, soit la Commission canadienne des pensions, le Bureau de services juridiques des pensions et le Tribunal d'appel des anciens combattants participent avec le ministère des Affaires des anciens combattants au processus de distribution des pensions et des allocations. La Commission canadienne des pensions a la responsabilité de rendre des décisions et de tenir des comités d'examen et d'évaluation à la suite des demandes de pensions d'invalidité. Le Bureau de services juridiques des pensions offre un service d'aide juridique gratuit à ses clients anciens combattants qui présentent des demandes et des appels en matière de pensions d'invalidité et qui interjettent des appels en matière d'allocation aux anciens combattants. Le Tribunal d'appel des anciens combattants rend des décisions après avoir entendu les appels qui sont interjetés dans le cas des pensions d'invalidité et des allocations. Un comité qui lui fait rapport veille à la complémentarité des modalités et des pratiques administratives au sein du Portefeuille. Cette fonction revêt une importance particulière pour ce qui est des services ayant trait aux finances, au personnel et à l'administration qui sont offerts par le Ministère aux autres organismes.

- Les modifications apportées à la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants permettent à l'ancien combattant de demander que son conjoint soit désigné comme copropriétaire dans le contrat de vente;
- Le nombre des comptes impayés en vertu de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants est tombé à 21,133 au 31 mars 1987 étant donné que 2,705 anciens combattants ont remboursé leurs prêts au cours de l'année. On a recouvré \$26,500,000 en capital et perçu \$8,800,000 en intérêts au cours de l'année;
- La modification apportée au Règlement sur l'aide à l'éducation en juillet 1986 a permis d'augmenter l'aide aux orphelins des pensionnés d'invalidité, laquelle est passée de \$800 à \$1,500 par année.

Organisation du Portefeuille, Rôles et Attributions (pour les détails, voir le tableau 3)

Le Portefeuille des Affaires des anciens combattants comprend le ministère des Affaires des anciens combattants et trois organismes indépendants, soit la Commission canadienne des pensions, le Bureau de services juridiques des pensions et le Tribunal d'appel des anciens combattants qui a été créé le jour par suite de l'adoption du projet de loi C-66. Le Tribunal accomplit le travail de la Commission des allocations aux anciens combattants et du Conseil de révision des pensions. L'énoncé de mission du Portefeuille est le suivant :

"Offrir aux anciens combattants, aux civils admissibles et à leurs familles des avantages et des services auxquels ils ont droit; favoriser leur bien-être et leur autonomie au sein de la collectivité et perpétuer dans la mémoire de tous les Canadiens le souvenir des exploits qu'ils ont accomplis et des sacrifices qu'ils se sont imposés."

En plus des anciens combattants et des personnes à leur charge, les services sont également offerts, entre autres, aux pensionnés pour invalidité des forces régulières et aux membres de la Gendarmerie Royale du Canada.

Le principe du travail d'équipe dans les diverses opérations est coordonné par le Comité exécutif du Portefeuille présidé par le Sous-ministre et composé des chefs de chaque organisme. Ce Comité Portefeuille, établit les besoins de ressources et prend des décisions sur la façon avec laquelle le Portefeuille peut répondre aux besoins courants et à long terme de la population des anciens combattants.

- Les programmes de santé ont offert des prestations, des services et des soins en établissement totale de 230,000 personnes. Les dépenses totales, y compris les dépenses administratives, se sont chiffrées à \$286,848,000 en 1986-1987, soit 13 p. 100 de plus qu'en 1985-1986;
- Le 31 mars 1987, 16,250 anciens combattants bénéficiaient des avantages offerts dans le cadre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants;
- L'élargissement des critères d'admissibilité aux services prévus dans le cadre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants aux quasi-bénéficiaires anciens combattants de la Première Guerre mondiale prévue pour le 1^{er} janvier 1988, a été devancé et est entré en vigueur le 1^{er} octobre 1986;
- Les services aux anciens combattants de l'Ontario ont été améliorés par l'instauration d'un système de traitement automatisé des comptes de pharmacie (avril 1986);
- On a réalisé un projet de logement en collaboration avec le secteur privé, le Veterans Memorial Housing Society Project à Vancouver; et
- On a réalisé d'importants progrès pour améliorer la qualité des quatre établissements pour soins de longue durée pour les anciens combattants.

Soutien financier

- Le 31 mars 1987, environ 83,000 anciens combattants et personnes à leur charge touchaient l'allocation d'anciens combattants et l'allocation de guerre pour les civils. Le coût annuel de ces prestations s'élevait à \$425,401,000.
- La Phase I du projet d'harmonisation des programmes d'allocation avec le programme de supplément de revenu garanti de Santé et Bien-être social Canada a été parachevée au cours de 1986-1987 et la Phase II a été achevée en avril 1987; et
- On a pu améliorer le système de vérification des déclarations de revenu et du calcul des prestations grâce au système de transfert des renseignements concernant les clients entre Revenu Canada et les Affaires des anciens combattants.

D'une façon générale, l'objectif de 1986-1987, était d'offrir un meilleur service aux anciens combattants. Le Ministère a achevé la mise en oeuvre du projet des services en un seul endroit et les bureaux de la Commission canadienne des pensions ont été regroupés dans les trente-deux districts à travers le pays. Les économies d'années-personnes réalisées grâce aux gains de productivité obtenus au sein du programme de soutien financier, ont été consacrées aux besoins croissants de ressources humaines dans le secteur des programmes de soins de santé. On a également assisté à une augmentation de volume dans le secteur du programme des pensions et le nombre de décisions favorables à l'égard des demandes de pensions a continué d'augmenter.

Autres points saillants :

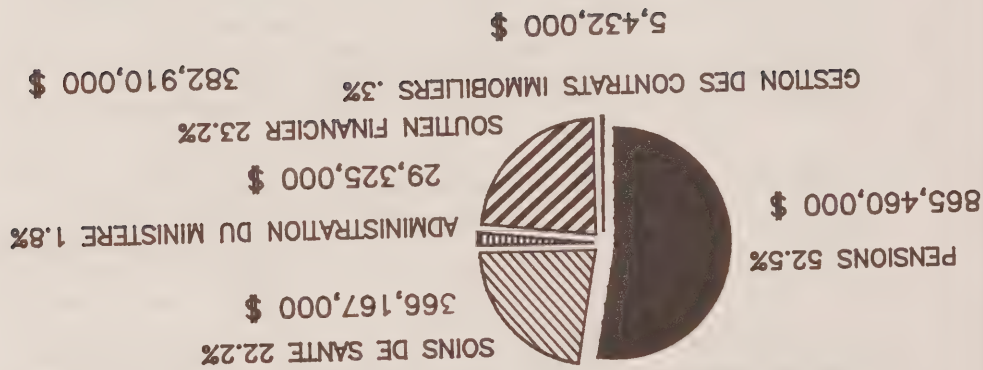
Pensions d'invalidité

- 144,000 bénéficiaires ont touché \$766,513,000 en vertu de la législation sur les pensions;
- à titre d'exemple de l'activité relative aux demandes de pension d'invalidité, au cours des cinq dernières années, on a assisté à une augmentation d'environ 50 p. 100 du nombre de premières demandes de pension d'invalidité;
- on a atteint l'objectif du Ministère qui était de 90 jours pour les délais d'instruction des premières demandes de pension d'invalidité;
- Les pensionnés, les veuves et les enfants des pensionnés qui sont décédés ont droit à plus de prestations. Le projet de loi C-100 a permis d'accroître les prestations maximales aux pensionnés qui touchent à la fois une pension d'invalidité et une indemnité de prisonnier de guerre. Les prestations sont passées de 100 p. 100 à 150 p. 100 du taux d'invalidité;

- L'approbation d'une proposition visant à fusionner le Conseil des pensions et la Commission des allocations aux anciens combattants; et
- La Commission canadienne des pensions a amélioré les services offerts aux anciens combattants à travers le Canada en offrant les services de commissaires et de comités d'examen à Toronto et à Montréal après avoir offert ces services à Vancouver un an plus tôt.

Le tableau 2 présente le plan de dépenses du Portefeuille pour 1988-1989, fondé sur la structure des activités et il comprend le soutien administratif.

Tableau 2 : Plan de dépenses du Portefeuille par activité en 1988-1989



Points saillants de 1986-1987

Au cours de l'année, on s'est attaché au Portefeuille à réaliser des progrès importants en ce qui a trait aux objectifs du Ministère concernant les services aux clients, soit la courtoisie, la générosité et la promptitude. Ces objectifs avaient des répercussions concrètes qui visaient à améliorer les prestations, à faciliter l'accès des anciens combattants et des personnes à leur charge aux bureaux et aux services des Affaires des anciens combattants et à éliminer les tracasseries administratives dans le traitement des prestations et des demandes. Au cours de l'année, on a également pu réaliser des gains importants en ce qui concerne les services et la productivité au chapitre des programmes de santé et de soutien financier par suite des succès réalisés dans le domaine des pensions d'invalidité.

Pour
détails
voir
page

Le tableau I présente le plan de dépenses du Portefeuille par Programme.

Tableau I : Plan de dépenses du Portefeuille par Programme

Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	\$	%	Pour
(en milliers de dollars)				
Différence				

Programme des Affaires des anciens combattants	1,636,928	1,608,109	28,819	1.8	2-12
Programme de la Commission canadienne des pensions	3,976	3,619	357	9.8	3-6
Programme du Bureau de services juridiques des pensions	5,864	6,381	(517)	8.1	4-6
Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants	2,526	3,041	(515)	16.9	5-6
Non budgétaire	1,649,294	1,621,150	28,144		

Remboursement de prêts en vertu de la Loi sur l'établissement agricole des anciens combattants

(26,500)

- Le réexamen du plan de temporarisation de l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants, comme il sera déterminé par les résultats d'une étude en cours concernant la faisabilité de poursuivre ce programme au sein du Ministère ou de procéder au transfert de la totalité ou d'une partie du programme à la Société canadienne d'hypothèques et de logement ou au secteur privé;

- L'amorce de l'élaboration d'un plan à long terme destiné à assurer l'existence de programmes appropriés de commémoration des sacrifices de guerre;

- L'achèvement d'une étude importante sur les services de fidéicomis et de tutelle pour les anciens combattants, y compris la détermination des besoins futurs et des méthodes pour répondre à ces besoins. L'étude fait suite aux observations du Vérificateur général;

- après l'unification de la Loi sur les pensions et de la Loi sur l'indemnisation des anciens prisonniers de guerre, on procédera à une autre unification de la législation du Portefeuille compte tenu des autres priorités législatives et de la disponibilité des ressources en personnel;

- L'amélioration de la prévision et l'accroissement du niveau actuel des contacts avec les anciens combattants et les personnes à charge admissibles aux prestations de soins par l'intermédiaire d'une initiative avec Santé et Bien-être social Canada grâce à laquelle les anciens combattants pourront être identifiés par l'intermédiaire du système de demande de prestations de la sécurité de la vieillesse et du processus de renouvellement du supplément de revenu garanti; et
- la poursuite des efforts en vue d'améliorer la gestion des programmes du Portefeuille par l'amélioration des systèmes d'information de la gestion.

Pensions d'invalidité : On mettra l'accent sur le maintien de normes élevées de service, même si l'on n'enregistre aucun signe de diminution de la demande. Ainsi, le nombre de premières demandes a augmenté d'environ 50 p. 100 au cours des cinq dernières années.

Points saillants (voir pages 2-9 et 2-10) :

- 145,000 clients recevront \$832,000,000 en prestations;

- le volume de travail du secteur des pensions n'a montré aucun signe de stabilisation;

- le volume de travail du Bureau de services juridiques des pensions dépassera sa capacité;

- le processus des pensions sera examiné en vue de le rationaliser davantage et de confirmer les besoins en ressources de l'organisation du Ministère et de celle des organismes;

- une augmentation importante du volume de travail concernant les prestations liées à l'âge, comme l'allocation pour soins;

- le Tribunal d'appel des anciens combattants sera entièrement fonctionnel.

Soutien financier : Les prestations versées dans le cadre du programme des allocations diminueront au fur et à mesure que les anciens combattants et les personnes à leur charge recevront des prestations de la sécurité de la vieillesse. On verra donc à maintenir les normes élevées de service et à continuer à favoriser l'admissibilité des anciens combattants et des personnes à leur charge aux prestations du programme tout en utilisant le strict minimum de personnel pour l'administration.

Points saillants (voir page 2-10) :

- 69,000 clients recevront \$349,000,000 en allocations d'ancien combattant;

- le volume des nouvelles demandes d'allocation demeurera relativement stable en 1988-1989;

- l'achèvement d'une étude indépendante concernant l'avenir à long terme du programme des allocations aux anciens combattants.

soins de santé : La principale initiative portera sur la présentation d'options visant à répondre à l'augmentation prévue au chapitre des soins en établissement pour les anciens combattants admissibles. Dès qu'un plan de 10-15 ans sera approuvé, cette initiative nécessitera la négociation d'ententes cadres avec les gouvernements provinciaux pour la prestation et le financement des services et des soins de santé pour les anciens combattants admissibles. De plus, il importe de procéder sans tarder à des changements de structure et de programme dans les quatre établissements du Ministère de sorte à pouvoir répondre aux besoins actuels et futurs de soins de santé de ces anciens combattants.

Points saillants (voir pages 2-8 et 2-9) :

- un montant de \$300,000,000 sera versé en prestations aux clients aux chapitres des traitements, du Programme pour l'autonomie des anciens combattants, des soins en établissement et des autres services de santé achetés, soit une augmentation de 12 p. 100 sur les prévisions de 1987-1988;
- une augmentation de 30 p. 100 de la charge de travail relative au Programme pour l'autonomie des anciens combattants qui passera donc de 24,000 demandes qu'elle était en 1987-1988 à 31,500 demandes en 1988-1989;
- une amélioration des services et un accroissement de l'efficacité par l'instauration de systèmes nationaux de comptabilisation des traitements à partir du projet pilote établi avec un entrepreneur privé de la région de l'Ontario;
- le parachèvement d'une étude exhaustive du Règlement sur le soin et du Règlement sur le traitement des anciens combattants portant sur les prestations de soins de santé aux anciens combattants;
- avec la Société canadienne d'hypothèques et de logement, les groupes d'anciens combattants et les services locaux de logement, on envisagera diverses avenues concernant l'hébergement et le logement en vue d'aider les anciens combattants à vivre de façon autonome plutôt que d'être placés en établissement.

Priorités futures

La courtoisie, la générosité et la promptitude en ce qui concerne les services aux clients continueront à être au coeur de toutes les activités de planification du Portefeuille.

Les principaux défis qui déterminent les priorités au niveau stratégique sont les suivants :

- Le vieillissement de la population admissible des anciens combattants portera l'augmentation de la demande de soins de santé bien au-delà de la capacité actuelle; et

- L'augmentation prévue du volume de travail aura des conséquences importantes sur le personnel. Cette pression, ajoutée à la nécessité de respecter les objectifs de réduction des années-personnes, amènera une baisse des normes de service dès 1988-1989 si des mesures correctrices ne sont pas prises.

Par conséquent, les priorités globales sont les suivantes :

- prendre des dispositions pour répondre à la demande de soins de santé en tenant compte des besoins au-delà du tournant du siècle;

- rationaliser et réaffecter les ressources des secteurs où la demande diminue aux secteurs où les pressions s'intensifient;

- faire en sorte que les changements soient mis en oeuvre en évitant toute diminution du niveau des services aux anciens combattants et en tâchant, dans la mesure du possible, d'éviter que ces changements aient des effets négatifs sur le personnel du Portefeuille.

PRESTATIONS AUX ANCIENS COMBATTANTS ET AUX PERSONNES À LEUR CHARGE EN 1988-1989, on estime que \$1,492,000,000 du budget total de \$1,649,294,000 sera distribué à environ 230,000 anciens combattants et aux personnes à leur charge de la manière suivante : \$300,000,000 pour les soins de santé, \$832,000,000 en pensions et \$360,000,000 sous forme de prestations financières et de prestations provenant des autres programmes d'aide.

Le programme des SOINS DE SANTÉ est celui qui connaît la croissance la plus rapide au sein du Portefeuille. L'un de ses principaux objectifs est d'aider les anciens combattants à continuer à vivre dans leur foyer au sein de leur collectivité grâce au Programme pour l'autonomie des anciens combattants. Le programme des soins de santé vise également à répondre aux besoins des anciens combattants qui requièrent des soins de longue durée en établissement tant dans les établissements du Ministère (notamment l'hôpital Sainte-Anne et le Foyer Genevillie à Sainte-Anne-de-Bellevue, le Foyer Rideau pour anciens combattants à Ottawa et le Foyer Saskatoon pour anciens combattants à Saskatoon) que dans les établissements provinciaux et locaux. Dans le cadre de ce programme, les anciens combattants admissibles reçoivent également des médicaments, des verres, des prothèses auditives et une vaste gamme d'autres avantages et services de santé.

Les PENSIONS et autres prestations sont payées à titre de compensation pour les décès et invalidités liés au service. Comme les pensions, les indemnités de prisonnier de guerre sont accordées par la Commission canadienne des pensions. Les pensions sont versées sans égard au revenu des bénéficiaires.

Le SOUTIEN FINANCIER sous forme d'allocation est accordé aux anciens combattants, à certains civils et aux personnes à leur charge. Il s'agit d'une allocation mensuelle versée aux bénéficiaires qui répondent aux critères d'admissibilité et qui ne peuvent travailler en raison de leur âge ou d'incapacité. Les personnes à charge bénéficient aussi des allocations qui sont versées aux taux applicables aux personnes mariées et d'une allocation spéciale pour les enfants à charge.

De plus, dans le cadre de cette activité, on gère des programmes de commémoration et d'aide spéciale telles les subventions applicables aux frais d'inhumation et de funérailles, ainsi que celles du Fonds de secours.

Les CONTRATS IMMOBILIERS sont gérés en vue d'aider les anciens combattants qui se sont établis en vertu de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants à acquérir les titres de leur propriété. Depuis l'adoption de la Loi en 1942, 144,000 anciens combattants se sont ainsi établis.

Les anciens combattants sont admissibles à des services d'aide juridique sans frais aux divers niveaux du processus des pensions et des allocations, y compris les appels auprès du Tribunal d'appel des anciens combattants. Ce service est offert par le Bureau de services juridiques des pensions.

Les Affaires des anciens combattants existent pour aider les Canadiens qui ont servi lors des Première et Seconde Guerres mondiales ainsi que lors de la guerre de Corée de 1950 à 1953, leurs survivants et les personnes à leur charge. Certains civils ont également droit aux prestations en raison de leur service en temps de guerre de même que les anciens membres des forces régulières et de la Gendarmerie royale du Canada.

Environ 1,750,000 hommes et femmes ont servi le Canada en temps de guerre. Quelque 110,000 d'entre eux sont morts au cours de ces guerres et le ministère des Affaires des anciens combattants est chargé de commémorer leur sacrifice. Parmi les 670,000 anciens combattants qui sont encore vivants, on compte 30,000 femmes. La moyenne d'âge de la population des anciens combattants du Canada est de 67 ans. Un Canadien sur trois âgé de plus de 65 est un ancien combattant. Près de 90 p. 100 du budget du portefeuille est versé directement aux 230,000 clients sous la forme de pensions, de soins de santé et de soutien financier.

Le pourcentage très élevé des anciens combattants âgés de plus de 65 ans présente aux Affaires des anciens combattants des défis importants. L'expérience acquise par les Affaires des anciens combattants au cours des prochaines années dans le domaine du contenu des programmes, de l'attitude du personnel et des méthodes de distribution auront une valeur inestimable pour une société qui devra faire face à un pourcentage sans précédent de citoyens du troisième âge d'ici la fin du siècle. Cela permettra d'appuyer l'initiative récente du gouvernement qui entend répondre aux préoccupations de tous les Canadiens du troisième âge.

En reconnaissance de la contribution unique des anciens combattants et de certains civils aux efforts de guerre et de maintien de la paix que le Canada a déployés au cours des dernières décennies, le Canada a institué divers programmes d'aide spécialement conçus pour eux. Les éléments suivants forment l'essence même des prestations accordées aux anciens combattants et à certains civils ainsi qu'à leurs survivants et aux personnes à leur charge.

1 - 1	Programme des Affaires des anciens combattants
2 - 1	Programme de la Commission canadienne des pensions
3 - 1	Programme du Bureau de services juridiques des pensions
4 - 1	Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants
5 - 1	

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence et c'est pourquoi il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Il comprend cinq chapitres. Le premier chapitre présente un aperçu du Portefeuille destiné à donner un résumé complet, mais concis, au lecteur s'intéressant à la situation générale.

Les chapitres 2 à 5 présentent les "plans de dépenses" pour chaque Programme du Portefeuille. Chaque chapitre commence par les détails des autorisations de dépenser de la partie II du Budget des dépenses et du Volume II des Comptes publics pour le programme que l'on décrit. Cette formule a pour but d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires et d'aider à évaluer le rendement financier du Programme au cours du dernier exercice.

Le chapitre 2, le plan de dépenses du Programme des Affaires des anciens combattants, est divisé en trois sections. Chaque section fournit plus de détails que la précédente sur le Programme. La section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuels. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et d'autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Les chapitres 3, 4 et 5 présentent respectivement les plans de dépenses du Programme de la Commission canadienne des pensions, du programme du Bureau de services juridiques des pensions et du programme du Tribunal d'appel des anciens combattants qui a remplacé le programme de la Commission des allocations aux anciens combattants et le programme du Conseil de révision des pensions par suite de l'adoption du projet de loi C-66 le 30 juin 1987. La section I donne un aperçu détaillé du Programme, comprenant une description ainsi que des données de base, les objectifs du Programme et une perspective de planification. La section II fournit, sur les coûts et les dépenses par article, des renseignements additionnels qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. Une table des matières générale énumère les chapitres. En outre, des tables des matières détaillées sont fournies pour chaque programme. Pour les lecteurs qui veulent des renseignements de nature financière, le plan de dépenses du Portefeuille au chapitre I renvoie à la page du tableau des besoins financiers dans le plan de dépenses de chaque programme. Lorsqu'il y a lieu, chacun de ces tableaux renvoie à son tour à des renseignements plus détaillés sur chacune des activités d'un programme.

Budget des dépenses 1988-1989

Partie III

Affaires des anciens
combattants Canada

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Minister of Supply and Services Canada 1988

Available in Canada through

Associated Bookstores

and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre

Supply and Services Canada

Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1989-III-49

Canada: \$13.00

Other countries: \$15.60

Price subject to change without notice

Anciens combattants Canada

Budget des dépenses 1988-1989



Plan de dépenses

Partie III

A1
N
E 77,

Western Diversification Office



1988-89
Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs' primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1988

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1989-III-82	Canada: \$3.00
ISBN 0-660-53979-9	Other Countries: \$3.60

Price subject to change without notice

1988-89 Estimates

Part III

Western Diversification Office

Preface

This Expenditure Plan is the first Part III of the Estimates for the Western Diversification Office. It is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective that form the basis of the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates. This is to provide continuity with the other Estimates documents.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Spending Authorities

Authorities for 1988-89	4
-------------------------	---

Section I

Program Overview

A.	Plans for 1988-89	
	1. Highlights	6
	2. Summary of Financial Requirements	6
B.	Background	
	1. Introduction	7
	2. Mandate	7
	3. Program Objective	8
	4. Program Description	8
	5. Program Organization for Delivery	8
C.	Planning Perspective	
	1. External Factors Influencing the Program	9
	2. Initiatives	10
D.	Program Effectiveness	13

Section II

Supplementary Information

A.	Profile of Program Resources	
	1. Financial Requirements by Object	16
	2. Personnel Requirements	17
	3. Transfer Payments	18
	4. Net Cost of Program	19
B.	Other Information	
	1. Responsibilities Transferred from The Department of Regional Industrial Expansion	20

Spending Authorities

Authorities for 1988-89 Part II of the Estimates**Financial Requirements by Authority**

Vote (thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates
Western Diversification Office		
60 Operating Expenditures	17,269	
65 Grants and Contributions	279,427	
(S) Liabilities under the Small Business Loans Act	14,000	
(S) Contributions to employee benefit plans	1,553	
Total Department	312,249	....

Votes — Wording and Amounts

Vote (dollars)	1988-89 Main Estimates
Western Diversification Office	
60 Western Diversification Office - Operating Expenditures	17,269,000
65 Western Diversification Office - The grants listed in the Estimates and contributions	279,427,000

Program by Activity

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates					Total	1987-88 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary			Transfer Payments		
		Operating	Capital				
Western Diversifi- cation Office	200	18,622	200	293,427	312,249	....
1987-88 Authorized person-years	...						

Section I Program Overview

A. Plans for 1988-89

1. Highlights

1988-89 will be the first full year of operation of the Western Diversification Office. It is anticipated that during the 1988-89 fiscal year, the Department will:

- fully implement the Western Diversification Program, which has been specifically designed for flexibility without a "tier" system, and includes service industries, resource related industries, and non-profit organizations as eligible recipients. The Program will provide for investments with Western partners, where the payoff in economic development and diversification is greatest in terms of new economic activity and permanent job creation (see page 10);
- initiate improvements in the delivery of federal economic programs in the West through co-operation, pathfinding, problem solving and streamlining of regulations (see page 12); and
- develop effective methods to carry out an advocacy role for Western Canada to ensure that the concerns of Western Canadians are represented in the development of federal programs and policies (see page 12).

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast* 1987-88	Change
Western Economic Diversification	312,249	98,870	213,379
Person-Years	200	65	135

* The 1987-88 forecast amount is equal to the amount approved through Supplementary Estimates (B), 1987-88, and estimated for Supplementary Estimates (E), 1987-88, based on information available to management as of December 31, 1987.

Explanation of Change: The 1988-89 increase over the 1987-88 forecast represents the additional resources required for the first full year of operation of the new Program which was established on August 4, 1987.

B. Background

1. Introduction

On August 4, 1987, the Prime Minister announced a \$1.2 billion Western Diversification Fund, designed to bring the West more fully into the mainstream of national economic development through judicious investment of the Fund in projects with the greatest potential for economic development and diversification. At the same time, the Prime Minister announced the creation of Western Economic Diversification charged with responsibility for administering the Fund and for working with Western industry, producer associations, cooperatives, labour and provincial governments to develop business-related programs. The Department has responsibility for acting as pathfinder for Western Canadians seeking access to federal economic programs and for ensuring Western interests are represented in the development of federal economic policies.

The Department is also responsible for administering certain programs previously administered by the Department of Regional Industrial Expansion (DRIE) in the West. Resources were transferred to the Western Diversification Office from DRIE for these programs. This includes specific Economic and Regional Development Agreements (ERDA's), General Development Agreements (GDA's), Industrial and Regional Development Projects (IRDP), and Western Transportation Industrial Development Projects (WTID). Details of these responsibilities are set out in Supplementary Information, Section II, page 20.

Mandate

The Western Diversification Office is intended to serve as a focus for federal economic activities in Western Canada, particularly those that are aimed at the development of new businesses and industries and related business infrastructure. The Department has a strong mandate to:

- a) coordinate and communicate all federal programs and activities that contribute to the economic development and diversification of the West;
- b) support business infrastructure to further the economic development and diversification of the Western economy;
- c) undertake activities that will facilitate the creation of new enterprises and businesses consistent with our evolving international trade policy; and

- d) represent the interests of Western Canada in the development of national policies and the design of national programs and to ensure that Western Canada is effectively linked to decision-making in Ottawa.

A Bill to establish the Department and to confirm its mandate in statute is, as of December 31, 1987, in preparation. In the interim, the Governor-in-Council transferred to the Department the offices of the four western Federal Economic Development Coordinators and designated the new Western Economic Diversification organization as a Department for the purposes of the Financial Administration Act. In addition, the Governor-in-Council transferred certain powers, functions and duties of the Minister of Regional Industrial Expansion to the Minister responsible for Western Diversification insofar as these responsibilities relate to the four Western provinces. Details of these responsibilities are set out in Section II, Supplementary Information, page 20.

3. Program Objective

The objective of the Western Diversification Office is to promote economic expansion and diversification in Western Canada in a manner that provides added influence for the West in national policy and decision-making, that improves client services in the West and that facilitates federal-provincial coordination.

4. Program Description

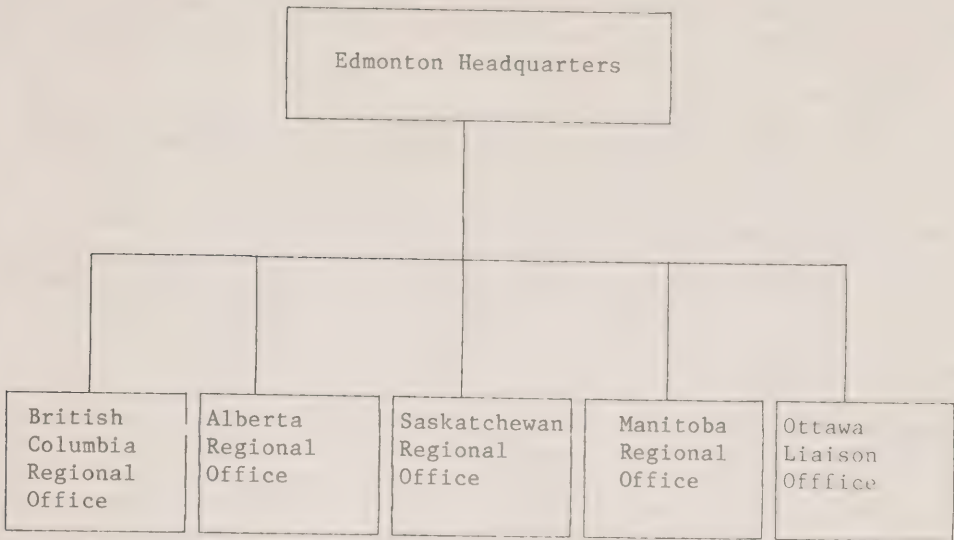
The Western Diversification Program will exercise, in close co-operation with Western stakeholders, more effective guidance over Federal government policies, regulations and resources so that they become more constructive instruments of Western economic growth and diversification.

5. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Department has a single activity planning structure, entitled "Western Economic Diversification".

Organization Structure: The Western Diversification Program is managed through a Headquarters office in Edmonton, and regional offices in each of the Western provinces and a liaison office in Ottawa.

Figure 2: Reporting Structure



Since the final organization structure has not been determined as of the time of preparation of this document, it is premature to indicate the resource allocation by organizational structure. This breakdown will be detailed in future Part III documents.

C. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

It is expected that the economies of the Western provinces will continue to grow, although more slowly than in the 1970's, with the slowest growth predicted in the renewable and non-renewable resource sectors. It is also expected, however, that the service sector will continue to grow at a faster rate than other sectors in the West. Therefore, although the natural resources sector will continue to be a driving force behind Western growth, the growth of the service sector indicates that the Western economy is already moving away from its traditional reliance on natural resources to sustain its economic growth.

The federal government has taken steps to enhance the momentum of this economic growth through a redirection of federal economic policy. The main thrusts of this new economic policy centre on the creation of the Western Diversification Office with a mandate to support economic diversification and the creation of the Department of Industry, Science and Technology with a mandate to restructure the focus of Canadian scientific and technological development in support of industry.

Further, the successful negotiation of a Free Trade agreement with the United States and efforts by the federal and provincial governments to open other markets to Canadian products will further strengthen the economies of Western Canada.

2. Initiatives

The initiatives which the Department will pursue in 1988-89 include the following:

Implementation of the Western Economic Diversification Program (WDP): In 1987-88, The Department received approval for modifications to the Western Transportation Industrial Development Program (WTID), to change the name of the program to the Western Economic Diversification Program, and to amend the terms and conditions to reflect the mandate of the Department of Western Economic Diversification.

The most important element of the Western Economic Diversification Program is its flexibility. The essential requirement which will determine the acceptability of proposals under the Program will be the contribution each project or activity would make to the diversification of the Western economy.

The TIER system used by DRIE in administering regional economic development programs, has been eliminated.

A key additional feature of the Program is that some service industries and resource-related industries will be eligible for funding. Moreover, the definition of who may apply has been expanded to include non-profit business organizations.

Here are some examples of the kind of projects that will be considered for funding:

In the general area of support for business, projects or activities which involve the initiation, promotion or expansion of enterprises will be eligible. In addition, projects that contribute to the enhancement of the business climate or to the development of business infrastructure will be considered, as will proposals for the modernization or expansion of existing industrial facilities.

Research and development is also an area of interest. More specifically, projects related to the commercialization of the results of research and development activities, and those related to innovation, will merit consideration. Projects involving systems or software development, new product identification and development, or productivity improvement will also be eligible.

Projects and activities in the general category of domestic or international market development also fall within the terms of reference of the Program. For example, proposals related to the promotion and acceptance of Canadian standards and specifications will be considered, as will such projects as the organization and presentation of trade shows and seminars.

The Program is designed to assist projects of strategic importance to the West. It will not duplicate or replace other government programs. Help will be given to projects which would not proceed without WDP support.

Staff in the Western Diversification offices will direct project applicants to the most appropriate source of possible funding. If a project is accepted, assistance will be provided on the basis of its individual merits and the nature of the support required.

The program will be used to directly support projects which enhance economic diversification in Western Canada. Support will be provided to specific projects through contributions, grants, interest subsidies and through initial or topping up financial support in conjunction with existing federal or provincial programs for specific projects. The Western Economic Diversification Program will also support projects or activities intended to enhance the business climate in the West and address systemic or structural problems in the Western economy in conjunction with other federal departments or provincial governments.

While the program is broad and flexible, certain activities fall outside its intent. The following are some types of activities which will not be eligible for funding:

The Program will not fund projects where the economic or employment benefits would apply primarily outside of the Western provinces. Projects designed to replace existing capital or operating commitments of federal, provincial or municipal government departments, agencies or crown corporations are not eligible for support; neither are proposals to assist the commercial operations of financial institutions.

The Program will not assist projects designed to create municipal infrastructure or foster urban redevelopment. Nor will it support projects of a social or personal service nature. It will not fund the purchase of retail franchises or the expansion of retail stores.

In the case of commercial or industrial projects, the Program cannot support proposals in situations where the applicant's net equity position is unreasonably low. Proposals which involve sustaining a business through restructuring, recapitalization or refinancing by way of operating loans will not be considered. Neither will projects related to the transfer of a plant, its owners or workers, unless additional business activity or employment in Western Canada would result.

It should be emphasized, however, that the principles of the Program will be developed further through experience and may be adjusted to serve emerging needs.

Legislation: It is anticipated that legislation to establish the Department of Western Economic Diversification and its mandate in statute will be presented for Parliamentary approval in 1988.

Improved Consultation: The Department will develop informal and formal processes to consult with other federal government departments and agencies and provincial governments. This will be achieved in part through the mechanism of federal-provincial planning agreements and with other Western stakeholders (municipalities, industry, labour and cooperatives, etc.) in the pursuit of diversification opportunities.

Coordination of Delivery of Federal Services: The Department will coordinate the development of a capacity within federal organizations to streamline the delivery of federal services in the West by such means as resource information networks, cross-departmental co-ordination and information brokerage services. A key element in this service will be the active cooperation of line departments which will remain the front line point of contact for day-to-day transactions.

Federal Advocacy Role: The of Western Diversification Office will develop processes and methods to ensure that it is fully integrated into the central federal policy-making process. This will enable the Department to provide advice from a Western Canadian perspective on issues of national policy development and program design.

Procurement: Working closely with Supply and Services Canada, major client departments and provincial governments in Western Canada, the Department will develop a series of initiatives to increase Western sourcing for public sector procurement.

Existing Programs: The Department was assigned from DRIE responsibility for a number of existing programs and activities as detailed in Section II, Supplementary Information, page 20. The Department will administer these activities with a view to enhancing the delivery of WD's broad objectives and meeting the specific requirements of Western recipients.

D. Program Effectiveness

The Department has not had a full year of operation, and it is therefore premature to establish and set out specific measures of effectiveness and performance. The Department's effectiveness will, however, in future years be reviewed in relation to its mandate and objectives. WD will explore such measures as an increase in the number of projects assisted jointly by the federal and provincial governments, fuller utilization of funds under existing federal programs, an increase in coordinated marketing and trade initiatives, a reduction in the time required to respond to enquiries about federal economic programs or in the time required to process applications under federal economic assistance programs.

Even though the Department has not been in operation a full year, approximately 200 projects have been funded as at December 31, 1987. Examples of Western Economic Diversification announcements since August 4, 1987 include:

- the creation of a national marine park reserve in the Queen Charlotte Islands (South Moresby) under the project management of the Department of Environment (Western Diversification cost: \$79 million over five years);
- an on-going federal/provincial Salmonid Enhancement Program in British Columbia intended to increase the salmonid species (Western Diversification cost: \$53 million over 5 years);
- a three-year, \$75 million Soil Conservation Initiative in partnership with the Western provinces and the farm community (Western Diversification cost: \$45 million; other federal government departments: \$30 million; matching provincial contributions: \$75 million);
- a three-year biotechnology research and development program in partnership with the Western provinces and the farm community (Western Diversification cost: \$25 million; matching provincial contributions: \$25 million);
- a five-year, \$21 million market development program for the B.C. Shake and Shingle industry (Western Diversification cost: \$9.5 million; producers: \$11.5 million);
- the establishment and development of an \$18 million engineering research facility in Alberta (Western Diversification cost: \$7.8 million; Government of Alberta: \$6.8 million and a loan guarantee of up to \$5 million; Centre for Frontier Engineering Research (C-FER): remaining funding);

- Assistance to the Potash and Phosphate Institute of Canada to strengthen its world-wide research and education capabilities and to diversify its market opportunities in China, South and Southeast Asia (Western Diversification cost: \$5.0 million; potash producers and the Government of Saskatchewan: operating cost assistance).
- a \$1.8 million feasibility study for the construction of a greenfield aspen pulpmill in northern Alberta (Western Diversification cost: \$150,000; Government of Alberta: \$150,000; Daishawa Canada Ltd.: remaining funding).

As at December 31, 1987 the Department had also approved a number of projects under programs transferred to it from DRIE. Examples include funding toward:

- the establishment of a \$940,000 slatwall conversion mill in Whitecourt Alberta (IRDP, \$110,600; Canada/Alberta Northern Development Subsidiary Agreement (ERDA), \$172,000);
- the establishment of a plant in B.C. for the production of prefabricated homes for Japan (Canada/BC Industrial Development Subsidiary Agreement (ERDA), \$890,000); and,
- the construction of a \$15.6 million plywood veneer plant in Nanaimo, B.C. (Canada/BC Industrial Development Subsidiary Agreement (ERDA), \$3.6 million).

Figure 3 summarizes projects approved by Western Diversification as at December 31, 1987.

**Figure 3: Projects Approved by Western
Diversification as at December 31, 1987**

<u>Major WD Projects</u>	<u>\$ Millions Total</u>	<u>Number of Projects</u>
South Moresby	\$ 79.0	1
Salmonid Enhancement	53.0	1
Agriculture - Soil	45.0	1
Agriculture - Biotechnology	25.0	1
Shakes and Shingles	9.5	1
Center for Frontier Engineering Research (C-FER)	7.8	1
Potash and Phosphate Institute of Canada	5.0	1
	\$224.3	7
Other WD Projects	1.7	15
New Projects approved by WD under WTID/ERDA/IRDP (includes many WTID projects which otherwise would have remained unfunded)	25.1	172
Total Approvals	<u>\$251.1</u>	<u>194</u>

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources**1. Financial Requirements by Object****Figure 4: Details of Financial Requirements by Object**

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88
Personnel		
Salaries and wages	10,017	2,952
Contributions to employee benefit plans	1,553	458
	11,570	3,410
Goods and services		
Transportation and communications	1,801	903
Information	606	399
Professional and special services	2,516	2,561
Rentals	317	210
Utilities, materials and supplies	1,812	1,036
	7,052	5,109
Total operating	18,622	8,519
Capital	200	50
Transfer Payments		
Grants	10,000	3,000
Contributions	283,427	87,301
	312,249	98,870

2. Personnel Requirements

Western Diversification personnel expenditures account for 62% of the total operating expenditures of the Program. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figure 5.

Figure 5: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years		Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
	88-89	87-88		
Management	30	14	51,400 - 102,700	77,517
Scientific and Professional Economics, Sociology, and Statistics	20	7	15,600 - 70,392	58,468
Administrative and Foreign Services				
Administrative Services	13	4	17,226 - 63,264	38,892
Commerce	71	14	16,182 - 61,592	57,277
Information Services	7	3	15,055 - 57,201	48,475
Personnel Administration	4	2	14,239 - 60,400	42,680
Financial Administration	14	2	16,161 - 59,267	48,216
Administrative Support				
Clerical and Regulatory	15	7	14,338 - 35,194	27,795
Secretarial, Stenographic	20	12	14,210 - 35,419	26,843
Other	6			

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1987. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

Grants and contributions make up 94% of the 1988-89 Main Estimates of the Program. Figure 6 presents a summary of all grant and contribution expenditures.

Figure 6: Details of Grants and Contributions

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88
Grants		
Grants under the Western Diversification Program	10,000,000	3,000,000
Total Grants	10,000,000	3,000,000
Contributions		
Contributions under programs or for projects that promote or enhance the economic development and diversification of Western Canada, including the initiation, promotion or expansion of enterprises, the establishment of new businesses, research and development activities, the development of business infrastructure, and selective contributions to other programs affecting regional and economic development in Western Canada	234,191,000	15,713,000
Contributions under the Industrial and Regional Development Act and outstanding commitments under discontinued predecessor programs	9,836,000	20,505,000
Contributions under Sub-Agreements made pursuant to Economic and Regional Development Agreements/General Development	19,900,000	25,052,000
Contributions under the Western Transportation Industrial Development Program	5,500,000	12,031,000
(S) Liabilities under the Small Business Loans Act	14,000,000	14,000,000
Total Contributions	283,427,000	87,301,000
Total Transfer Payments	293,427,000	90,301,000

4. Net Cost of Program

The Estimates of the Program include only those expenditures to be charged to its voted authorities. Figure 7 provides details of other cost items which need to be taken into account to arrive at the estimated total cost of the Program.

Figure 7: Total Estimated Cost of the Program for 1988-89

(thousands of dollars)	Main Estimates 1988-89	Add * Other Costs	Estimated Total Program	
			1988-89	1987-88
Western Diversification Office	312,249	2,199	314,448	98,428

*Other costs of \$2,199,000 consist of:

	(\$000)
• accommodation received without charge from Public Works	1,965
• employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs (Group Surgical Medical Plan, Provincial Health Insurance Plans, etc.) provided by the Treasury Board	206
• cheque issue and accounting services received without charge from Supply and Services	28

B. Responsibilities Transferred from DRIE

Orders-in-Council have been approved to transfer the following functions and responsibilities from the Minister of DRIE to the Minister responsible for Western Economic Diversification:

- Economic and Regional Development Agreements (ERDA's) in the four Western provinces except for those sub-agreements relating to one firm, the general advancement of science and technology, dealing only with a comprehensive restructuring of an industrial sector, or dealing with the development of Northern areas or with the tourism sector;
- General Development Agreements (GDA's) in the four Western provinces except for those sub-agreements relating to one firm, the general advancement of science and technology, dealing only with a comprehensive restructuring of an industrial sector, or dealing with the development of Northern areas or with the tourism sector;
- the Special Areas Act in respect of the provinces of Manitoba, Saskatchewan, Alberta and B.C.;
- the Industrial and Regional Development Act, except Section 3, in the 4 Western provinces with respect to grants, contributions, loans, and loan guarantees in those Provinces that are made in relation to a project, the eligible capital costs of which do not exceed \$20,000,000;
- the Small Businesses Loans Act, in respect of the 4 Western provinces, related to write-offs of contingent liabilities;
- the Western FEDC Offices including requirements for the ERDA planning agreements;
- contributions under the Western Transportation Industrial Development Program insofar as eligible capital costs do not exceed \$20,000,000.

In effect, the Orders-in-Councils have transferred the following to WD:

- GDA sub-agreements: Winnipeg Core I (Manitoba), and Nutritive II Processing (Alberta);
- ERDA sub-agreements: Winnipeg Core II (Manitoba), Agricultural Processing (Alberta); Small Business Incentives, and the Industrial Development Agreement (British Columbia);
- all Industrial and Regional Development Program and Western Transportation Industrial Development projects in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia where eligible capital costs do not exceed \$20,000,000.

- les ententes auxiliaires issues des EDER : Centre-ville de Winnipeg II (Manitoba); transformation (Alberta); subventions aux petites entreprises et développement industriel (Colombie-Britannique);

- tous les projets relevant du Programme de développement industriel et régional (PIDR) et du Programme de développement industriel relié au transport dans l'Ouest (PDITO) en place au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique et dont les coûts d'immobilisation admissibles n'excèdent pas 20 millions de dollars.

B. Responsabilités transférées du MBIR

Des décrets en conseil ont été approuvés pour permettre le transfert des fonctions et des responsabilités suivantes du ministre de l'Expansion Industrielle régionale au ministre responsable de la Diversification de l'économie de l'Ouest :

- Les ententes de développement économique et régional (EDER) dans les quatre provinces de l'Ouest, à l'exception des ententes générales auxiliaires se rapportant à une entreprise, à l'avancement général des sciences et de la technologie, à la restructuration complète d'un secteur industriel, au développement des régions du nord ou au secteur du tourisme;
- Les ententes cadres de développement (ECD) dans les quatre provinces de l'Ouest, à l'exception des ententes auxiliaires se rapportant à une entreprise, à l'avancement général des sciences et de la technologie, à la restructuration complète d'un secteur industriel, au développement des régions du nord ou au secteur du tourisme;

- La Loi sur les zones spéciales, en ce qu'elle touche les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique;

- La Loi sur le développement industriel et régional, à l'exception de l'article 3, dans les quatre provinces de l'Ouest en ce qui concerne les subventions, les prêts, les contributions et les garanties des prêts consentis pour un projet dont les coûts d'immobilisation admissibles n'excèdent pas 20 millions de dollars; la Loi sur les prêts aux petites entreprises, en ce qu'elle touche les quatre provinces de l'Ouest, pour ce qui est de la radiation du passif éventuel;

- Les quatre bureaux des CPDE de l'Ouest, y compris les besoins pour les accords de planification EDER; et
- Les contributions effectuées en vertu du Programme de développement industriel relié au transport dans l'Ouest dans la mesure où les coûts d'immobilisation admissibles n'excèdent pas 20 millions de dollars.

En fait, les responsabilités suivantes relèvent maintenant du ministère de la Diversification de l'Ouest, conformément aux dispositions des décrets en conseil :

- Les ententes auxiliaires issues des ECD : Centre-ville de Winnipeg I (Manitoba) et transformation des produits alimentaires II (Alberta);

Le Budget des dépenses du Programme ne comprend que les dépenses qui doivent être imputées sur ses crédits votés. Le tableau 7 renferme des détails sur les autres éléments qui doivent être pris en considération dans le calcul du coût estimatif total du Programme.

Tableau 7 : Coût estimatif total du Programme pour 1988-1989

(en milliers de dollars)			
Coût estimatif total du Programme	Budget des dépenses	Plus* autres coûts	1988-1989 1987-1988
	312 249	2 199	314 448
Bureau de la diversification de l'Ouest			98 428

*Les autres coûts totalisant 2 199 000 \$ comprennent :

(en milliers de dollars)

- locaux fournis sans frais par Travaux publics
- avantages sociaux des employés, constitués de la contribution de l'employeur aux primes d'assurance et des frais (Régime collectif d'assurance chirurgicale et médicale, régimes provinciaux d'assurance-maladie) assumés par le Conseil du Trésor.
- émission de chèques et autres services comptables offerts sans frais par Approvisionnement et Services Canada

28

206

1 965

3. Paiements de transfert

Les subventions et les contributions représentent 94 % du Budget principal pour 1988-1989. Le tableau 6 est un sommaire de toutes les dépenses au chapitre des subventions et contributions.

Tableau 6 : Détails des subventions et contributions

(en dollars)		
Budget des dépenses	1988-1989	Prévisions 1987-1988
Subventions		
Subventions accordées en vertu du Programme de diversification de l'économie de l'Ouest		
	10 000 000	3 000 000
Total des subventions		
	10 000 000	3 000 000
Contributions		
Contributions en vertu d'un programme ou dans le cadre d'un projet visant à promouvoir ou à accélérer la diversification et la croissance économiques de l'Ouest du Canada, y compris la création, la promotion et l'expansion d'entreprises, le lancement de nouvelles entreprises, la mise sur pied d'activités de recherche et de développement, l'élaboration d'infrastructure commerciales, et la participation sélective à d'autres programmes contribuant au développement régional et économique de l'Ouest du Canada		
	234 191 000	15 713 000
Contributions en vertu de la Loi sur le développement industriel et régional et pour les engagements en vigueur en vertu de programmes antérieurs maintenant abolis		
	9 836 000	20 505 000
Contribution aux termes des ententes auxiliaires en vigueur en vertu des ententes de développement économique et régional et des ententes cadres de développement avec les provinces		
	19 900 000	25 052 000
Contributions en vue d'appuyer le Programme de développement industriel relié au transport dans l'Ouest		
	5 500 000	12 031 000
(S) Obligations contractées en vertu de la Loi sur les prêts aux petites entreprises		
	14 000 000	14 000 000
Total des contributions		
	283 427 000	87 301 000
Total des paiements de transfert		
	293 427 000	90 301 000

18 (Bureau de la diversification de l'Ouest)

Les dépenses relatives au personnel du Bureau de la diversification de l'Ouest représentent 62 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme. Une ventilation des besoins du Programme figure au tableau 5.

Tableau 5 : Détails des besoins en personnel

Provision pour	Années-personnes autorisées		Echelle de traitement	actuelle	le traitement annuel moyen	1988-1989
	1987-1988	1988-1989				
Gestion	30	14	51 400 - 102 700	77 517	Professionnelle et scientifique	20
Economie, sociologie et statistique	7	15 600 - 70 392	58 468	Administration et service extérieur		
Autres	20	12	14 210 - 35 419	26 843	Autres	13
Services administratifs	4	17 226 - 63 264	38 892	Commerce	Services d'information	71
	14	16 182 - 61 592	57 277			
Gestion du personnel	3	15 055 - 57 201	48 475	Gestion des finances	Gestion aux écritures et aux règlements	7
	2	14 239 - 60 400	42 680			
Soutien administratif	2	16 161 - 59 267	48 216	Secrétariat, sténographie et dactylographie	Autres	15
	14	16 161 - 59 267	48 216			
Autres	20	12	14 210 - 35 419	26 843	Autres	6

Nota : La colonne des années-personnes représente la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle de traitement actuelle montre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 1^{er} octobre 1987. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les écarts dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes.

Section II
Renseignements supplémentaires

- A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article

Tableau 4 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	1988-1989	Montant prévu 1987-1988
Personnel	Salaires et traitements	10 017		2 952
	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1 553		458
		11 570		3 410
	Biens et services	1 801		903
	Transports et communications	606		399
	Information	2 516		2 561
	Services professionnels et spéciaux	317		210
	Location	1 812		1 036
	Services publics, fournitures et approvisionnements	7 052		5 109
	Total des dépenses	18 622		8 519
Capital		200		50
Païements de transfert		10 000		3 000
Subventions		283 427		87 301
Contributions		312 249		98 870

Tableau 3 : Projets approuvés en vertu du Programme de diversification de l'économie de l'Ouest au 31 décembre 1987

Nombre de projets	Total en millions de dollars		Principaux projets de diversification de l'économie de l'Ouest
1	79,0	79,0	Norresby-Sud
1	53,0	53,0	Mise en valeur des saumonides
1	45,0	45,0	Agriculture - Sol
1	25,0	25,0	Agriculture - Biotechnologie
1	9,5	9,5	Gardeaux
1	7,8	7,8	Center for Frontier Engineering Research (C-FER)
1	5,0	5,0	Institut de potasse et de phosphate du Canada
7	224,3	224,3	Autres projets de diversification
15	1,7	1,7	de l'économie de l'Ouest
172	25,1	25,1	Nouveaux projets approuvés par le BDO dans le cadre du PDITO, des EDER et du PDIR (comprend plusieurs projets du PDITO qui n'auraient pu être financés autrement)
194	\$251,1	\$251,1	Total

- programme quinquennal d'expansion des marchés de 21 millions de dollars pour l'industrie des bardeaux de la Colombie-Britannique (Diversification de l'Ouest, 9,5 millions de dollars; producteurs, 11,5 millions de dollars);
- création et expansion d'un établissement de recherches techniques de 18 millions de dollars en Alberta (Diversification de l'Ouest, 7,8 millions de dollars; gouvernement de l'Alberta, 6,8 millions de dollars et une garantie de prêts pouvant atteindre 5 millions de dollars; Center for Frontier Engineering Research (C-FER), le reste du financement);
- aide à l'Institut de potasse et de phosphate du Canada en vue de renforcer ses capacités de calibre mondial en recherche et en éducation et de diversifier ses débouchés en Chine, en Asie du Sud et du Sud-Est (Diversification de l'Ouest, 5 millions de dollars; producteurs de potasse et gouvernement de la Saskatchewan, participation aux coûts d'exploitation);
- étude de faisabilité de 1,8 million de dollars sur la construction d'une usine de pâte et papier dans le nord de l'Alberta (Diversification de l'Ouest, 150 000 \$; gouvernement de l'Alberta, 150 000 \$; Datshawa Canada Ltd., le reste du financement).
- Au 31 décembre 1987, le ministre avait également approuvé plusieurs projets en vertu des programmes du MEIR qui lui avaient été confiés. Voici quelques exemples :
- installation d'une usine de conversion de planchettes de 940 000 \$ à Whitecourt, en Alberta (PDIR, 110 600 \$; entente auxiliaire Canada - Alberta sur le développement du Nord [EDER], 172 000 \$);
- installation d'une usine en Colombie-Britannique pour la production de maisons préfabriquées à l'intention du Japon (entente auxiliaire Canada - Colombie-Britannique sur le développement industriel [EDER], 890 000 \$); et
- construction d'une usine de placage de contreplaqué de 15,6 millions de dollars à Nanaimo, en Colombie-Britannique (entente auxiliaire Canada - Colombie-Britannique sur le développement industriel [EDER], 3,6 millions de dollars).

Le tableau 3 qui suit présente une récapitulation des projets approuvés dans le cadre du Programme de diversification de l'économie de l'Ouest.

Programmes actuels. Le ministère de la Diversification de l'Ouest s'est vu confier par le MEIR la responsabilité de plusieurs programmes et activités, lesquels sont précisés dans la Section II, Renseignements supplémentaires, page 20. Dans la gestion de ses activités, le ministère fera en sorte d'atteindre ses objectifs généraux et de répondre aux besoins précis des bénéficiaires de cette région.

D. Efficacité du Programme

La ne fait pas encore tout à fait une année que le ministère de la Diversification de l'Ouest est entré en fonction, aussi est-il prématuré d'établir ou de prévoir des mesures précises visant à en évaluer l'efficacité et la performance. Toutefois, au cours des prochaines années, l'efficacité du ministère sera évaluée en fonction de son mandat et de ses objectifs. Le ministère étudiera certaines mesures comme l'augmentation du nombre de projets subventionnés conjointement par les gouvernements fédéral et provinciaux, une meilleure utilisation des fonds prévus dans le cadre des programmes actuels, un accroissement des initiatives couplées dans les domaines de la commercialisation et des échanges, une réduction du temps requis pour répondre aux demandes de renseignements concernant les programmes économiques fédéraux ou pour traiter les demandes de fonds soumises en vertu des programmes d'aide économique du gouvernement fédéral.

Bien que le ministère de la Diversification de l'Ouest n'existe pas depuis une année entière, il avait appuyé financièrement plus de 200 projets en date du 31 décembre 1987. Voici plusieurs annonces faites dans le cadre du Programme de diversification de l'économie de l'Ouest depuis le 4 août 1987 :

- création d'un parc national marin dans les îles de la Reine-Charlotte (Moresby-Sud), parc administré par le ministère de l'Environnement (Diversification de l'Ouest, 79 millions de dollars sur cinq ans);
- programme fédéral-provincial de mise en valeur des salmonides en Colombie-Britannique visant à en accroître les espèces (Diversification de l'Ouest, 53 millions de dollars sur cinq ans);
- initiative de conservation des sols d'une durée de trois ans et d'une valeur de 75 millions de dollars, en association avec les provinces de l'Ouest et la colonie agricole (Diversification de l'Ouest, 45 millions de dollars; autres ministères fédéraux, 30 millions de dollars; financement de contrepartie des provinces, 75 millions de dollars);

- programme de recherche et de développement biotechnologique de trois ans en association avec les provinces de l'Ouest et la colonie agricole (Diversification de l'Ouest, 25 millions de dollars, financement de contrepartie des provinces, 25 millions de dollars);

Dans le cadre des projets commerciaux ou industriels, le Programme ne peut appuyer les propositions de requérants dont les capitaux propres sont dérisoirement bas. Les propositions visant le maintien d'une entreprise au moyen de la restructuration, du remaniement du capital ou du refinancement par des prêts d'exploitation ne seront pas retenus aux fins d'examen. Ne le seront pas non plus les projets liés au transfert d'une usine, de ses propriétés ou de ses effectifs, à moins qu'il n'en résulte, pour l'Ouest du Canada, un regain d'activités commerciales ou une hausse de l'emploi. Il importe de souligner, toutefois, que les principes du Programme se perfectionneront avec l'expérience et qu'ils pourront être ajustés pour tenir compte des nouveaux besoins.

Législation. Il est prévu que le projet de loi établissant le ministère de la Diversification de l'Ouest et confirmant son mandat dans une loi sera présenté au Parlement en 1988 aux fins d'approbation.

Consultation plus efficace. Le ministère élaborera des procédés de consultation officiels et officiels avec d'autres ministères et organismes fédéraux, des gouvernements provinciaux (en partie au moyen du mécanisme des ententes de planification fédérales-provinciales) et d'autres intervenants de l'Ouest (municipalités, industries, syndicats, coopératives, etc.). Ces procédés devraient permettre de découvrir des possibilités de diversification.

Coordination de la prestation des services fédéraux. Le ministère

coordonnera, au sein des organismes fédéraux, la mise en place de l'infrastructure assurant le perfectionnement de la prestation des services fédéraux dans l'Ouest, par l'établissement de réseaux d'information sur les ressources, la coordination interministérielle et la mise sur pied de services d'échange de données. La coopération active des ministères axiaux, qui continueront d'être les principaux points de contact pour les activités quotidiennes, constituera un élément clé de ce service.

Rôle de soutien du gouvernement fédéral. Le Bureau de la diversification de l'Ouest mettra au point des procédés et des méthodes visant à assurer sa totale intégration au processus central de prise de décision du gouvernement fédéral. Cela lui permettra d'offrir des conseils sur les questions touchant l'élaboration de politiques et de programmes nationaux dans une perspective propre à l'Ouest du Canada.

Approvisionnements. En travaillant en étroite collaboration avec les gouvernements provinciaux de l'Ouest du Canada, d'importants ministères clients et des séries d'initiatives visant à accroître les marchés publics dans l'Ouest.

L'innovation retiendront l'attention. Quant aux projets portant sur l'élaboration de systèmes ou de logiciels, sur la conception et la mise au point de nouveaux produits ou sur l'amélioration de la productivité, ils seront également admissibles.

Le mandat du Programme englobe en outre les projets et les activités qui entrent dans la catégorie générale de l'expansion des marchés intérieurs ou internationaux. Ainsi, les propositions portant sur la promotion et l'acceptation de normes et de spécifications canadiennes seront examinées, ainsi que d'autres projets comme l'organisation et la présentation de foires commerciales et de colloques.

Le Programme vise à appuyer les projets d'importance stratégique pour l'Ouest. Il ne fera pas double emploi et ne remplacera pas d'autres programmes gouvernementaux. De l'aide sera attribuée aux projets qui ne pourraient aller de l'avant sans l'appui du PDFO.

Le personnel des différents bureaux dirigera les requérants vers les sources les plus aptes à leur accorder le financement dont ils ont besoin. Si un projet est accepté, l'aide sera octroyée en fonction des mérites de celui-ci et de la nature du soutien requis.

Le Programme servira à appuyer directement les projets qui accroissent la diversification économique dans l'Ouest du Canada. Des projets précis seront financés par le truchement de contributions, de subventions, de bonifications d'intérêts et de garanties de prêts ainsi qu'au moyen d'aide financière de démarrage ou d'appoint dans le cadre de programmes fédéraux ou provinciaux actuellement en vigueur et visant des projets précis. Le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest appuiera en outre les projets ou activités qui ont pour but de relever le climat des affaires dans l'Ouest et qui s'attaquent aux problèmes d'ordre systémique ou structurel, et ce, de concert avec d'autres ministères fédéraux ou gouvernements provinciaux.

Bien que le Programme soit d'envergure et fasse preuve de souplesse, certaines activités en sont exclues. Les types d'activités qui suivent ne sont pas admissibles aux fins de financement.

Le Programme ne prévoit pas d'argent pour les projets dont les retombées sur l'économie ou sur l'emploi se situeraient en dehors des provinces de l'Ouest. Les projets destinés à remplacer des engagements en matière de capital ou d'exploitation pris par des ministères, organismes ou sociétés d'Etat fédéraux ou provinciaux ou par des municipalités ne sont pas admissibles, pas plus que les demandes d'aide pour des activités commerciales d'établissements financiers.

Le Programme n'appuiera pas les projets visant à établir des infrastructures municipales ou à favoriser le réaménagement urbain. Il n'appuiera pas non plus les projets de prestation de services sociaux ou personnels. Enfin, il ne financera pas l'achat de concessions de vente au détail pour l'expansion des magasins de détail.

L'Industrie, des Sciences et de la Technologie, lesquels ont respectivement pour mandat d'appuyer la diversification économique et de restructurer le centre d'intérêt du développement scientifique et technologique au Canada à l'appui de l'industrie.

Par ailleurs, la conclusion d'un accord de libre-échange avec les États-Unis et les efforts déployés par les gouvernements fédéral et provinciaux en vue d'ouvrir d'autres marchés aux produits canadiens auront pour effet de renforcer davantage les économies de l'Ouest du Canada.

2. Initiatives

Le ministre de la Diversification de l'Ouest réalisera les projets suivants au cours de l'exercice 1988-1989 :

Mise en oeuvre du Programme de diversification de l'économie de l'Ouest. Au cours de l'exercice 1987-1988, le ministre a été autorisé à modifier le Programme de développement industriel relié au transport dans l'Ouest (PDITO), à en changer le nom pour celui de Programme de diversification de l'économie de l'Ouest et à en modifier les modalités de façon à tenir compte du mandat du ministre responsable de la Diversification de l'économie de l'Ouest.

L'élément le plus important du Programme de diversification de l'économie de l'Ouest est sa souplesse. Le critère essentiel qui déterminera l'acceptabilité des propositions soumises dans le cadre de ce programme sera la contribution de chaque projet ou activité à la diversification de l'économie de l'Ouest.

Le système de palier auquel le MEIR avait recours dans la gestion des programmes de développement économique régional a été éliminé.

Le Programme comporte un nouvel élément d'importance primordiale : quelques industries des services et les industries axées sur les ressources y seront admissibles. De plus, la définition du requérant a été élargie de façon à englober les organismes commerciaux à but non lucratif.

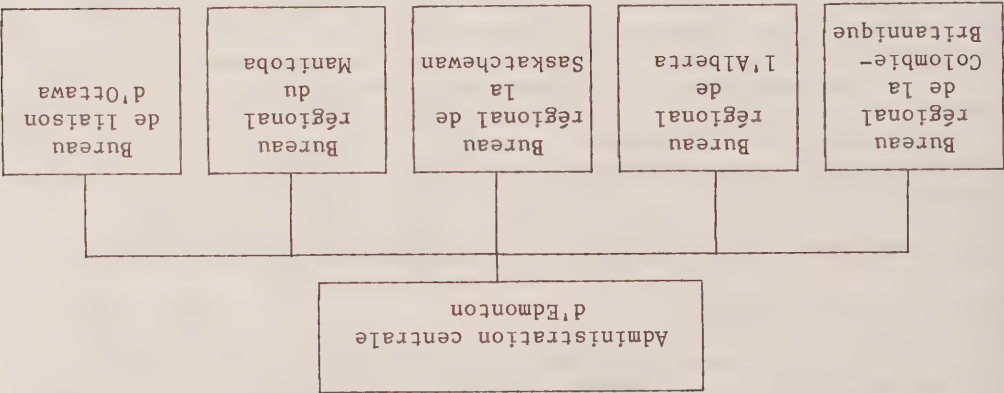
Voici quelques exemples du genre de projets qui pourront faire l'objet de financement.

Dans le domaine général du soutien aux entreprises, seront admissibles les projets ou activités qui comportent le lancement, la promotion ou l'expansion d'entreprises. Seront également pris en considération les projets qui contribuent à l'amélioration du climat des affaires ou à l'aménagement d'une infrastructure commerciale, ainsi que les propositions de modernisation ou d'expansion d'installations industrielles existantes.

Autre domaine d'intérêt : la recherche et le développement. Plus précisément, les projets se rapportant à la commercialisation des résultats des activités de recherche et de développement et les projets liés à

Organisation : le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest sera administré par l'entremise d'une administration centrale en Alberta, de bureaux régionaux dans chacune des provinces de l'Ouest et d'un bureau de liaison à Ottawa.

Tableau 2 : Structure de la présentation des rapports



Comme la structure organisationnelle définitive n'a pas encore été déterminée, il serait prématuré d'indiquer quelles seront les affectations des ressources par structure organisationnelle. Cette ventilation sera précisée dans des documents qui viendront s'ajouter à la Partie III.

C. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Les économies des provinces de l'Ouest poursuivront vraisemblablement leur croissance bien qu'à un rythme plus lent que pendant les années 1970 et tout indique que ce sont les secteurs des ressources renouvelables et non renouvelables qui progresseront le plus lentement. On s'attend toutefois à ce que le secteur des services continue de progresser à une cadence plus rapide que les autres secteurs de l'Ouest. Par conséquent, même si le secteur des richesses naturelles continue d'être la force motrice de la croissance de l'Ouest, l'essor du secteur des services indique que l'économie de l'Ouest commence déjà à moins dépendre des richesses naturelles pour soutenir sa croissance.

Le gouvernement fédéral a déjà pris des mesures et réorienté sa politique économique nationale en vue d'accélérer ce mouvement de croissance économique. La visée essentielle de cette nouvelle politique économique est la création des ministères de la Diversification de l'Ouest et de

c)

entreprise des activités visant à favoriser la mise sur pied de nouvelles entreprises et industries compatibles avec notre politique en matière de commerce international, toujours en évolution; et

d)

représente les intérêts de l'Ouest du Canada dans l'élaboration de politiques et de programmes nationaux, et fasse en sorte que l'Ouest du Canada participe réellement à la prise de décision à Ottawa.

Au 31 décembre 1987, un projet de loi visant à instituer le ministère de la Diversification de l'Ouest et à confirmer son mandat dans une loi était en voie d'élaboration. Entre temps, le gouverneur en conseil a transféré au Bureau de la diversification de l'Ouest les bureaux des quatre coordonnateurs fédéraux du développement économique de l'Ouest et l'a porté au rang de ministère aux fins de la Loi sur l'administration financière. En outre, le gouverneur en conseil a transféré certains pouvoirs, fonctions et tâches du ministre de l'Expansion industrielle régionale au ministre responsable de la Diversification de l'économie de l'Ouest, dans la mesure où ces responsabilités se rapportent aux quatre provinces de l'Ouest. D'autres précisions sur ces responsabilités sont fournies dans la Section II - Renseignements supplémentaires, page 20.

3. Objectif du Programme

Le Bureau de la diversification de l'Ouest a pour objectif de promouvoir l'expansion et la diversification économiques de l'Ouest du Canada de manière à permettre à cette région d'exercer une plus grande influence sur la politique nationale et la prise de décision, d'améliorer les services à la clientèle dans l'Ouest et de favoriser la coordination fédérale-provinciale.

4. Description du Programme

Le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest offrira, en collaboration étroite avec les parties intéressées de l'Ouest, une orientation plus efficace en ce qui concerne les politiques, les règlements du gouvernement fédéral dans le but d'en faire des mécanismes plus constructifs de croissance et de diversification de l'économie de l'Ouest.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure des activités : le Programme consiste en une seule activité, à savoir la diversification de l'économie de l'Ouest.

Explication de la différence : La hausse prévue en 1988-1989 par rapport aux prévisions de 1987-1988 est attribuable aux ressources additionnelles prévues pour sa première année complète de fonctionnement le nouveau programme mis sur pied le 4 août 1987.

B. Données de base

1. Introduction

Le 4 août 1987, le Premier ministre a annoncé la création du Fonds de diversification de l'économie de l'Ouest d'une valeur de 1,2 milliard de dollars. Cette initiative avait pour but d'amener l'Ouest à participer plus pleinement à l'expansion de l'économie nationale en investissant judicieusement des capitaux provenant de ce Fonds dans les projets les plus prometteurs sur le plan du développement et de la diversification économiques. Par conséquent, le Premier ministre a annoncé l'institution du Bureau de la diversification de l'Ouest, qu'il a chargé de gérer le Fonds et de travailler de concert avec l'industrie, les groupements de producteurs, les coopératives, les syndicats et les gouvernements provinciaux de l'Ouest à l'élaboration de programmes commerciaux. Le ministre doit en outre servir de guide aux Canadiens de l'Ouest désireux de profiter des programmes économiques fédéraux, et faire en sorte que les intérêts de l'Ouest soient pris en considération dans l'élaboration des politiques économiques fédérales.

Le ministère de la Diversification de l'Ouest est responsable de la gestion de certains programmes qui relevaient auparavant du ministère de l'Expansion industrielle régionale (MEIR) dans l'Ouest. Les ressources pour ces programmes étaient transférées du MEIR au Bureau de la diversification de l'Ouest. Il s'agit notamment d'ententes de développement économique et régional (EDER) et d'ententes-cadres de développement (ECD) précises, du Programme de développement industriel et régional (PIR) et du Programme de développement industriel relié au transport dans l'Ouest (PDITO). D'autres précisions sur ces responsabilités sont fournies dans la Section II - Enseignements supplémentaires, page 20.

2. Mandat

Le Bureau de la diversification de l'Ouest constituera le point central des activités économiques fédérales dans l'Ouest du Canada, plus précisément celles visant l'établissement de nouvelles entreprises et industries, et l'aménagement d'infrastructures commerciales connexes. Un mandat important lui a été confié afin qu'il :

- a) coordonne et communique la totalité des activités et programmes fédéraux qui contribuent au développement et à la diversification économiques de l'Ouest;
- b) appuie l'infrastructure commerciale afin d'accroître le développement et la diversification économiques de l'Ouest;

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1988-1989

1. Points saillants

L'année 1988-1989 représentera la première année d'activité complète du Bureau de la diversification de l'Ouest. Il est prévu que pendant l'exercice financier 1988-1989, le ministre :

- mettra en oeuvre le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest qui a été conçu précisément en fonction de faire de la sous-pièce un élément important et de rendre admissibles les industries de services, les industries axées sur les ressources et les organismes à but non lucratif. Dans le cadre du programme, des investissements seront effectués avec des partenaires commerciaux de l'Ouest, là où les retombées seront les plus importantes sous le rapport du développement et de la diversification économiques, au chapitre de l'intensification de l'activité économique et de la création d'emplois permanents (Voir page 10);

- améliorera la mise en oeuvre des programmes économiques du gouvernement fédéral dans l'Ouest par la coopération, la résolution de problèmes, la rationalisation des règlements et en jouant un rôle d'éclaireur (Voir page 12); et

- mettra au point des méthodes efficaces lui permettant de s'acquitter de son rôle de soutien de l'Ouest du Canada pour qu'il soit tenu compte des inquiétudes des Canadiens de cette région du pays dans l'élaboration des politiques et des programmes fédéraux (Voir page 12).

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1 : Besoins financiers

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Montant prévu* 1987-1988	Différence
Diversification de l'économie de l'Ouest	312 249	98 870	213 379
Années-personnes	200	65	135

* Les dépenses prévues pour 1987-1988 sont égales à celles approuvées dans le Budget supplémentaire (B) de 1987-1988 et prévues pour le Budget supplémentaire (E) de 1987-1988 et sont fondées sur les renseignements fournis à la direction au 31 décembre 1987.

Programme par activité

(en milliers de dollars)

Années-
Dépenses Budgétaires

Budget principal 1988-1989

Budget principal 1987-1988

Total

personnes Fonction- Dépenses Paiements

autorisées nement en de

capital transfert

Bureau de la

diversification

de l'Ouest

200

18 622

200

293 427

312 249

...

Années-personnes

autorisées en

1987-1988

(Autorisations de dépenser) 5

Autorisations de dépenser

Autorisations pour 1988-1989 — Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Cred��t (en milliers de dollars)		Budget	Budget
		1988-1989	1987-1988
		Principal	Principal
		Budget	Budget
Bureau de la diversification			
60	Dépenses de fonctionnement	17 269	
65	Subventions et contributions	279 427	
(S)	Obligations contractées en vertu		
	de la Loi sur les prêts aux		
	petites entreprises		
(S)	Contributions aux régimes	14 000	
	d'avantages sociaux des employés	1 553	
Total du Ministère		312 249	...

Cred  t - Libellé et sommes demandées

Cred��t (dollars)		Budget	Budget
		1988-1989	1988-1989
		Principal	Principal

Bureau de la diversification de l'Ouest

60	Bureau de la diversification de l'Ouest - Dépenses de fonctionnement	17 269 000
65	Bureau de la diversification de l'Ouest - Subventions inscrites au Budget et contributions	279 427 000

Autorisations de dépenser

Autorisations pour 1988-1989

4

Section I

Aperçu du Programme

- A. Plan pour 1988-1989
- 1. Points saillants
- 2. Sommaire des besoins financiers

6
6

- B. Données de base

- 1. Introduction

- 2. Mandat

- 3. Objectif du Programme

- 4. Description du Programme

- 5. Organisation du Programme en vue de son exécution

8
8
8
7
7

- C. Perspective de planification

- 1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

- 2. Initiatives

- D. Efficacité du Programme

13

Section II

Renseignements supplémentaires

- A. Aperçu des ressources du Programme

- 1. Besoins financiers par article

- 2. Besoins en personnel

- 3. Paiements de transfert

- 4. Coût net du programme

16
17
18
19

- B. Responsabilités transférées du ministère de l'Expansion Industrielle régionale (MEIR)

20

Le présent document constitue la Partie III initiale du Budget des dépenses du Bureau de la diversification de l'Ouest. Le plan présenté ici est conçu pour servir de document de référence et propose à ses utilisateurs plusieurs niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, ainsi que les objectifs et les perspectives de planification qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que les analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépense qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses

1988-1989

Partie III

Bureau de la diversification
de l'Ouest

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencçant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1988

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnement et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1989-III-82

au Canada: \$3,00
à l'étranger: \$3,60

Prix sujet à changement sans préavis

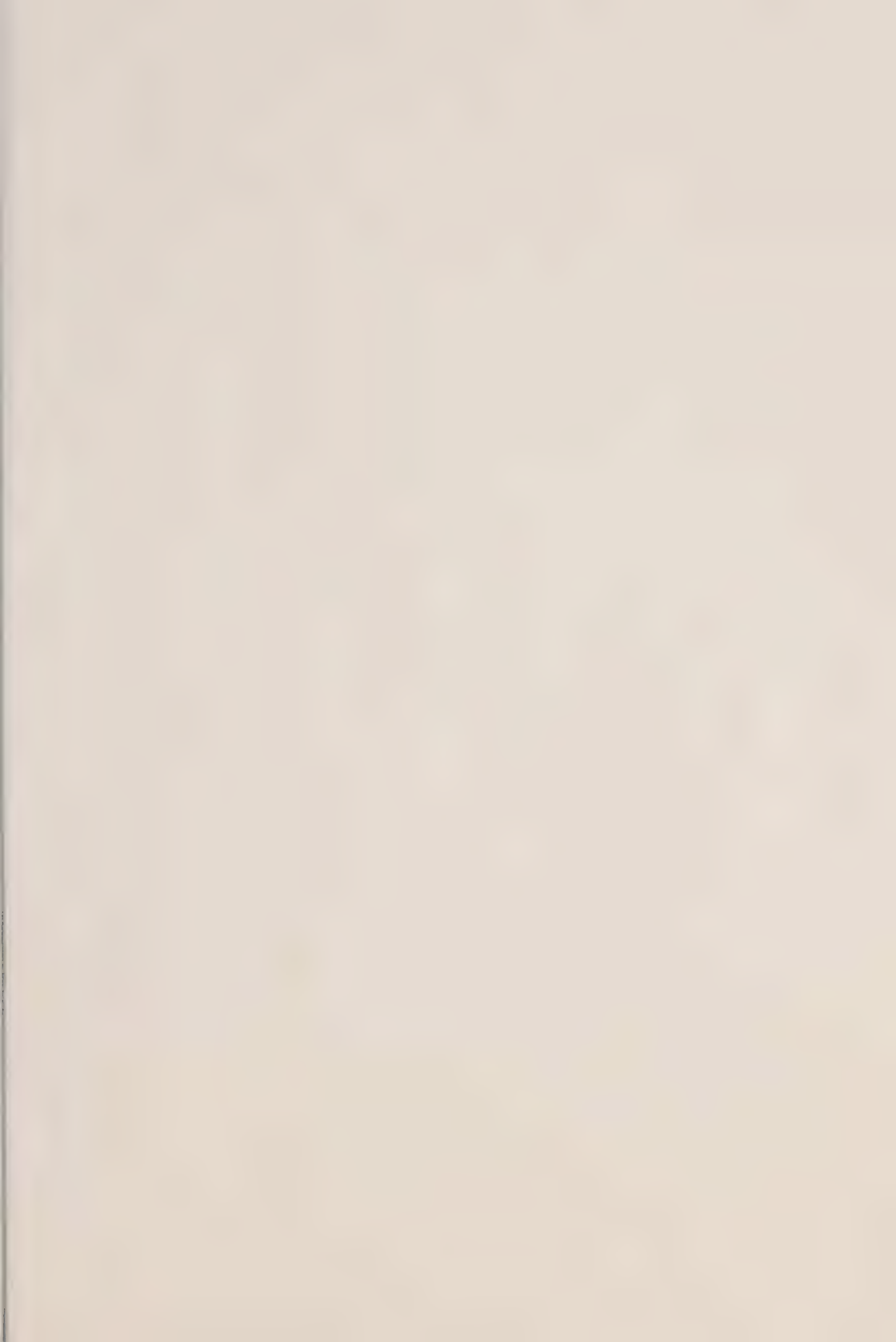
Bureau de la
diversification de
l'Ouest

Budget
des dépenses
1988-1989

Plan de dépenses

Partie III





JUL 13 1988

